Supplemento ordinario alla «Gazzetta Ufficiale» *n. 292 del 23 ottobre 1980*

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 23 ottobre 1980** **SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI**

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI E DECRETI - CENTRALINO 65101
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI, 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

LEGGE 29 settembre 1980, n. 662.

Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973.

LEGGE 29 settembre 1980, n. 663.

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Spagna per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con protocollo aggiuntivo, firmata a Roma l'8 settembre 1977.

LEGGI E DECRETI

LEGGE 29 settembre 1980, n. 662.

Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ed il protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con allegati, adottati a Londra il 2 novembre 1973.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli atti internazionali di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità all'articolo 15 della convenzione ed all'articolo VI del protocollo.

Art. 3.

Alle spese occorrenti per l'adozione delle misure previste dal protocollo sull'intervento in alto mare di cui al precedente articolo 1, si provvede mediante la istituzione di apposito capitolo, avente natura obbligatoria, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 29 settembre 1980

PERTINI

COSSIGA — COLOMBO — SIGNORELLO — BIASINI — PANDOLFI

Visto, *il Guardasigilli:* MORLINO

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE CONVENTION,

BEING CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

RECOGNIZING that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

RECOGNIZING ALSO the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

DESIRING to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

CONSIDERING that this object may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

HAVE AGREED as follows:

Article 1.

General Obligations under the Convention.

1. The parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the present Convention and those Annexes thereto by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents containing such substances in contravention of the Convention.

2. Unless expressly provided otherwise, a reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to its Protocols and to the Annexes.

Article 2.

Definitions.

For the purposes of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

1. « Regulations » means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

2. « Harmful substance » means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

3. *a*) « Discharge », in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

b) « Discharge » does not include:

i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or

ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or

iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

4. « Ship » means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

5. « Administration » means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

6. « Incident » means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

7. « Organization » means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 3.

Application.

1. The present Convention shall apply to:

a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and

b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

2. Nothing in the present Article shall be construed as derogating from or extending the sovereign rights of the Parties under international law over the sea-bed and subsoil thereof adjacent to their coasts for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources.

3. The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

Article 4.

Violation.

1. Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

2. Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

b) furnish to the Administration of the slip such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3. Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

4. The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

Article 5.

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships.

1. Subjet to the provisions of paragraph 2 of the present Article a certificate issued under the autority of a Party to Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

2. A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

3. If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off-shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the Regulations.

4. With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article 6.

Detection of Violations and Enforcement of the Convention.

1. Parties to the Convention shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of the present Convention, using all appropriate and practicable measures of detection

and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

2. A ship to wich the present Convention applies may, in any port or off-shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ships has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

3. Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in violation of the provisions of the Regulations. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the Master of the ship of the alleged violation.

4. Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organisation, of the action taken.

5. A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ships has discharged harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

Article 7.

Undue Delay to Ships.

1. All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention.

2. When a ship is unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

Article 8.

Reports on Incidents Involving Harmful Substances.

1. A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

2. Each Party to the Convention shall:

a) make all arragements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and

b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

3. Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

a) the Administration of the ship involved; and

b) any other State which may be affected.

4. Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

Article 9.

Other Treaties and Interpretation.

1. Upon its entry into force, the present Convention supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended, as between Parties to that Convention.

2. Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C(XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

3. The term « jurisdiction » in the present Convention shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention.

Article 10.

Supplement of Disputes.

Any dispute between two or more Parties to the Convention concerning the interpretation or application of the present Convention shall, if settlement by negotiation between the Parties involved has not been possible, and if these Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of them to arbitration as set out in Protocol II to the Present Convention.

Article 11.

Communication of Information.

1. The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

b) a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;

c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;

d) a list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;

e) official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and

f) an annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.

2. The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub-paragraphs 1 *b*) to *f*) of the present Article.

Article 12.

Casualties to Ships.

1. Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.

2. Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation,

when is judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

Article 13.

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession.

1. The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:

a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3. The Secretary-General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

Article 14.

Optional Annexes.

1. A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of Annexes III, IV and V (hereinafter referred to as « Optional Annexes ») of the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.

2. A State which has declared that it is not bound by an Optional Annex may at any time accept such Annex by depositing with the Organization an instrument of the kind referred to in Article 13, 2.

3. A State which makes a declaration under paragraph 1 of the present Article in respect of an Optional Annex and which has not subseguently accepted that Annex in accordance with paragraph 2 of the present Article shall not be under any obligation nor entitled to claim any privileges under the present Convention in respect of matters related to such Annex and all references to Parties in the present

Convention shall not include that State in so far as matters related to such Annex are concerned.

4. The Organization shall inform the States which have signed or acceded to the present Convention of any declaration under the present Article as well as the receipt of any instrument deposited in accordance with the provisions of paragraph 2 of the present Article.

Article 15.

Entry into Force.

1. The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become parties to it in accordance with Article 13.

2. An Optional Annex shall enter into force twelve months after the date on which the conditions stipulated in paragraph 1 of the present Article have been satisfied in relation to that Annex.

3. The Organization shall inform the States which have signed the present Convention or acceded to it of the date on which it enters into force and of the date on which an Optional Annex enters into force in accordance with paragraph 2 of the present Article.

4. For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Convention or any Optional Annex after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the Convention or such Annex or three months after the date of deposit of the instrument whichever is the later date.

5. For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effettive three months after the date of deposit of the instrument.

6. After the date on which all the conditions required under Article 16 to bring an amendment to the present Convention or an Optional Annex into force have been fulfilled, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention or Annex as amended.

Article 16.

Amendments.

1. The present Convention may be amended by any of the procedures specified in the following paragraphs.

2. Amendments after consideration by the Organization:

a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;

b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;

c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;

d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;

e) if adopted in accordance with sub-paragraph *d*) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;

f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet:

ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph *f*) iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;

iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less

than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;

iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs *f*) ii) or *f*) iii) above;

v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph *f*) i) above;

g) the amendment shall enter into force under the following conditions:

i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention, not under the procedure specified in sub-paragraph *f*) iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;

ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph *f*) iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph *f*) ii), that their express approval is necessary.

3. Amendment by a Conference:

a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.

b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.

c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph 2 *f*) and *g*) above.

4. *a*) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a « Party to the Convention » shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.

b) Any Party which has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5. The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.

6. Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ships, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.

7. Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.

8. The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.

9. Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present Article shall be notified in writing to the Secretary-General of the Organization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

Article 17.

Promotion of Technical Co-operation.

The Parties to the Convention shall promote, in consultation with the Organization and other international bodies, with assistance and co-ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those Parties which request technical assistance for:

a) the training of scientific and technical personnel;

b) the supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;

c) the facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and

d) the encouragement of research;

preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

Article 18.

Denunciation.

1. The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of

five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

Article 19.

Deposit and Registration.

1. The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed the present Convention or acceded to it.

2. As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 20.

Languages.

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

For the Government of the Commonwealth of Australia:

JOHN I. ARMSTRONG (24.12.74)

For the Government of the Federative Republic of Brazil:

SÉRGIO CORRÊA DA COSTA (12.12.74)

ad referendum of the Brazilian Congress

For the Government of the People's Republic of Bulgaria:

A. YANKOV (8.11.74)

Subject to approval

For the Government of the Kingdom of Denmark:

E. KRISTIANSEN (15.1.74)

Subject to ratification

For the Government of the French Republic.

M. JACQUIER (27.8.74)

Sous réserve d'approbation

For the Government of the German Democratic Republic:

HEINZ RENTNER (21.10.74)

Subject to ratification

For the Government of the Federal Republic of Germany:

KARL GÜNTHER VON HASE (4.3.74)

DR. BREUER

Subject to ratification

For the Government of Ireland:

SEÁN GAYNOR (30.12.74)

Subject to ratification

For the Government of the Italian Republic:

R. MANZINI (3.7.74)

Subject to ratification

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

D.V. SCHAAFSMA (30.12.74)

Subject to ratification

For the Government of the Polish People's Republic:

R. PIETRASZEK (2.10.74)

Subject to ratification

For the Government of the Spanish State:

MANUEL FRAGA IRIBARNE (20.9.74)

Subject to ratification

For the Government of the Kingdom of Sweden:

BENGT ÅKERRÉN (31.5.74)

Subject to ratification

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:

N. LUNKOV (10.7.74)

(Translation) Subject to acceptance by the Government of the USSR

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

J.N. ARCHER (14.2.74)

Subject to ratification

For the Government of the United States of America:

W.M. BENKERT (7.3.74)

Subject to ratification

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES

(in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I.

Duty to Report.

1. The Master of a ship involved in an incident referred to in Article III of this Protocol, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

2. In the event of the ship referred to in paragraph 1 of the present Article being abandoned, or in the event of a report from such ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

Article II.

Methods of Reporting.

1. Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

2. Reports shall be directed to the appropriate officer or agency specified in paragraph 2 *a)* of Article 8 of the Convention.

Article III.

When to Make Reports.

The report shall be made whenever an incident involves:

a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or

b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:

i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

ii) it results from damage to the ship or its equipment; or

c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or

d) the probability of a discharge referred to in sub-paragraphs *a*), *b*) or *c*) of this Article.

Article IV.

Contents of Report.

1. Each report shall contain in general:

a) the identity of the ship;

b) the time and date of the occurrence of the incident;

c) the geographic position of the ship when the incident occurred;

d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and

e) relevant details respecting the condition of the ship.

2. Each report shall contain, in particular:

a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);

b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;

c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and

d) if possible the name of the consignor, consignee or manufacturer.

3. Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.

4. Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V.

Supplementary Report.

Any person who is obliged under the provisions of this Protocol to send a report shall, when possible:

a) supplement the initial report, as necessary, with information concerning further developments; and

b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information concerning the incident.

PROTOCOL II

ARBITRATION

(in accordance with Article 10 of the Convention)

Article I.

Arbitration procedure, unless the Parties to the dispute decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Protocol.

Article II.

1. An Arbitration Tribunal shall be established upon the request of one Party to the Convention addressed to another in application of Article 10 of the present Convention. The request for arbitration shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

2. The requesting Party shall inform the Secretary-General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

Article III.

The Tribunal shall consist of three members: one Arbitrator nominated by each Party to the dispute and a third Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first named, and shall act as its Chairman.

Article IV.

1. If, at the end of a period of sixty days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary-General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of sixty days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up by the Council of the Organization.

2. If, within a period of sixty days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of

sixty days, selecting him from the list prescribed in paragraph 1 of the present Article.

3. The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

4. The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party.

5. In the case of the decease or default of an Arbitrator for whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of sixty days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In case of the decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article III above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of sixty days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

Article V.

The Tribunal may hear and determine counter-claims arising directly out of the subject matter of the dispute.

Article VI.

Each Party shall be responsible for the remuneration of its Arbitrator and connected costs and for the costs entailed by the preparation of its own case. The remuneration of the Chairman of the Tribunal and of all general expenses incurred by the Arbitration shall be borne equally by the Parties. The Tribunal shall keep a record of all its expenses and shall furnish a final statement thereof.

Article VII.

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII.

Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Protocol shall decide its own rules of procedure.

Article IX.

1. Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any question laid before it, shall be taken by majority votes of its members; the absence or abstention of one of the members of the Tribunal for whose nomination the Parties were responsible, shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the vote of the Chairman shall be decisive.

2. The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal:

a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;

b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

3. Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

Article X.

1. The Tribunal shall render its award within a period of five months from the time it is established unless it decides, in the case of necessity, to extend the time limit for a further period not exceeding three months. The award of the Tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and without appeal and shall be communicated to the Secretary-General of the Organization. The Parties shall immediately comply with the award.

2. Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award may be submitted by either Party for judgement to the Tribunal which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

ANNEX I.

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Chapter I

GENERAL

Regulation 1.

Definitions.

For the purposes of this Annex:

1. « Oil » means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subjetc to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.

2. « Oily mixture » means a mixture with any oil content.

3. « Oil fuel » means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

4. « Oil tanker » means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any « chemical tanker » as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

5. « Combination carrier » means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

6. « New ship » means a ship:

a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or

b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or

c) the delivery of which is after 31 December 1979; or

d) which has undergone a major conversion:

i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or

ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or

iii) which is completed after 31 December 1979.

7. « Existing ship » means a ship which is not a new ship.

8. « Major conversion » means a conversion of an existing ship:

a) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

b) which changes the type of the ship; or

c) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

d) which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

9. « Nearest land ». The term « from the nearest land » means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention « from the nearest land » off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11° South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,
longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

10. « Special area » means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.

11. « Instantaneous rate of discharge of oil content » means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

12. « Tank » means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

13. « Wing tank » means any tank adjacent to the side shell plating.

14. « Centre tank » means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

15. « Slop tank » means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

16. « Clean ballast » means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shore lines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shore lines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

17. « Segregated ballast » means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

18. « Length » (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

19. « Forward and after perpendiculars » shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

20. « Amidships » is at the middle of the length (L).

21. « Breadth » (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

22. « Deadweight » (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load water line corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

23. « Lightweight » means the displacement of a ship in metric tons without cargo, oil fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, passengers and their effects.

24. « Permeability » of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

25. « Volumes » and « areas » in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

Regulation 2.

Application.

1. Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

2. In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of Regulations 9, 10, 14, 15-1, 2 and 3, 18, 20 and 24-4 of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of Regulation 15-4 of this Annex may apply in lieu of Regulation 15-1, 2 and 3.

3. Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

4. *a)* Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.

c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3.

Equivalents.

1. The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

2. The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4.

Surveys.

1. Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

a) An initial survey before the ship is put in service or before the certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 8-3 or 4 of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding thirty months, which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order Such intermediate surveys shall be endorsed of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) issued under Regulation 5 of this Annex.

2. The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph 1 of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3. Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

4. After an survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 5.

Issue of Certificate.

1. An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any others ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.

2. Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 6.

Issue of a Certificate by Another Government.

1. The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

2. A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3. A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall

have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

4. No International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7.

Form of Certificate.

The International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these langueges.

Regulation 8.

Duration of Certificate.

1. An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs 2, 3 and 4 of this Regulation.

2. If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

3. No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new certificate.

4. A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph 2 of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

5. A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, fittings, arrangements,

or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4-1 *c*) of this Annex are not carried out.

6. A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph 7 of this Regulation.

7. Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Chapter II

REQUIREMENTS FOR CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION

Regulation 9.

Control of Discharge of Oil.

1. Subject to the provisions of Regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph 2 of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph *b*) of this paragraph:

i) the tanker is not within a special area;

ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;

iii) the tanker is proceeding en route;

iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;

v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

vi) the tanker has in operation, except as provided for in Regulation 15-5 and 6 of this Annex, an oil discharge monitoring and control

system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;

b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:

i) the ship is not within a special area;

ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;

iii) the ship is proceeding en route;

iv) the oil content of the effluent is less thân 100 parts per million; and

v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.

2. In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph 1 *b*) of this Regulation.

3. Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

4. The provisions of paragraph 1 of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast. The provisions of sub-paragraph 1 *b*) of this Regulation shall not apply to the discharge of oily mixture which without dilution has an oil content not exceeding 15 parts per million.

5. No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine invironment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

6. The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs, 1, 2 and 4 of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

Regulation 10.

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships While Operating in Special Areas.

1. For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the « Gulfs area » which are defined as follows:

a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper incluiding the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.

b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.

c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.

d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).

e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras Al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

2. *a*) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in a special area.

b) Such ships while in a special area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.

3. *a*) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

i) the ship is proceeding en route;

ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and

iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.

b) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the

marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

c) The oil residues which cannot be discarged into the sea in compliance with sub-paragraph *a*) of this paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.

4. The provinsions of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

5. Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.

6. Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed any relevant oil discharge records.

7. Reception facilities within special areas:

a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil trankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph *a*) i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of the Parties the coastlines of which border any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention,

from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:

1) if all reception facilities required have been provided by the date so established; and

2) provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other parties.

iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with sub-paragraph *a*) iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

b) Red Sea area and Gulfs area:

i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

ii)The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph *b*) i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph *b*) i) and ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.

v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.

vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization

b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulks is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;

c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;

d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;

e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and

f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

3. The capacity for the reception facilities shall be as follows:

a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9. 1 *a*) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph 2 *a*) of this Regulation.

b) Loading ports and terminals referred to in paragraph 2 *b*) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9. 1 *a*) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.

c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.

d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph 2 *d*) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

4. The reception facilities prescribed in paragraphs 2 and 3 of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.

5. Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13.

Segregated Ballast Oil Tankers.

1. Every new oil tanker of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of this Regulation.

2. The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of oil tanks for water ballast except as provided for in paragraph 3 of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm), as specified in sub-paragraph *a*) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

3. In no case shall ballast water be carried in oil tanks except in weather conditions so severe that, in the opinion of the Master, it is necessary to carry additional ballast water in oil tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

4. Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph 1 of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that in the case of an oil tanker of 150 metres in length and above it fully complies with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this Regulation and in the case of an oil tanker of less than 150 metres in length the segregated ballast conditions shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 14.

Segregation of Oil and Water Ballast.

1. Except as provided in paragraph 2 of this Regulation, in new ships, of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers,

and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

2. Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16-2 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

3. All other ships shall comply with the requirements of paragraph 1 of this Regulation as far as reasonable and practicable.

Regulation 15.

Retention of Oil on Board.

1. Subject to the provisions of paragraphs 5 and 6 of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply theree years after the date of entry into force of the present Convention.

2. *a*) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.

b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.

c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slops generated by tank washing, oil residues and dirty ballast residues but the total shall be not less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that, where segregated ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where arrangements such as eductors involving the use of water additional to the washing water are not fitted. the Administration may accept 2 per cent. New oil tankers over 70,000 tons deadweight shall be provided with at least two slop tanks.

d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

3. *a*) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9.1 *a*) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing oil tankers shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually and the rate of discharge may be estimated from the pump characteristic.

b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intendend to discharge effluent direct to the sea.

c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex. **

4. The requirements of paragraphs 1, 2 and 3 of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity

---

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adoptet by the Organization by Resolution A. 233 (VII).

** References is made to « Clean Seas Guide for Oil Tankers », published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with.

5. The Administration may waive the requirements of paragraphs 1, 2 and 3 of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is not required to hold and does not hold an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973). Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

6. Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9. 1. *a*) vi) of this Annex and specified in sub-paragraph 3 *a*) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation 9. 1 *a*) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceedings twelve months.

7. The requirements of paragraphs 1, 2 and 3 of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt, for which the control of discharge of asphalt under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of asphalt residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

Regulation 16.

Oil Discharge Monitoring and Control System and Oily-Water Separating Equipment.

1. Any ship of 400 tons gross tonnage and above shall be fitted with an oily-water separating equipment or filtering system complying with the provisions of paragraph 6 of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph 2 of this Regulation or paragraph 1 of Regulation 14.

2. Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted:

a) in addition to the requirements of paragraph 1 of this Regulation with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph 5 of this Regulation; or

b) as an alternative to the requirements of paragraph 1 and sub-paragraph 2*a*) of this Regulation, with an oily-water separating equipment complying with paragraph 6 of this Regulation and an effective filtering system, complying with paragraph 7 of this Regulation.

3. The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9. 1 *b*) of this Annex.

4. For existing ships the requirements of paragraphs 1, 2 and 3 of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

5. An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9. 1 *b*) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

6. Oily-water separating equipment or an oil filtering system shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the separator or filtering systems shall have an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*

7. The oil filtering system referred to in paragraph 2 *b*) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such that it will accept the discharge from the separating system and produce an effluent the oil content of which does not exceed 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained.

---

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopter by the Organization by Resolution A. 233 (VII).

Regulation 17.

Tanks for Oil Residues (Sludge).

1. Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oily residues (sludges) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

2. In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Exiting ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 18.

Pumping, Piping and Discharge Arrangement of Oil Tankers.

1. In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

2. In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of effluent which may be permitted under Regulation 9 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs 4 *a*) and *b*) of this Regulation may be accepted.

3. In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge of effluent into the sea from a position on upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph 1 of this Regulation and the effleunt from the pipelines referred to in paragraph 2 of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

4. All discharges shall take place above the waterline except as follows:

a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline in ports or at offshore terminals.

b) Existing ships which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge

segregated ballast below the waterline provided that an examination of the tank immediately before the discharge has established that no contamination with oil has taken place.

Regulation 19.

Standard Discharge Connection.

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standard Dimension of Flanges for Discharge Connections.

DESCRIPTION	DIMENSION
Outside diameter . . .	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter . . .	183 mm
Slots in flange . .	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness .	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter .	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length

The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oilproof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm².

Regulation 20.

Oil Record Book.

1. Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix III to this Annex.

2. The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis; whenever any of the following operations take place in the ship:

a) For oil tankers

i) loading of oil cargo;

ii) internal transfer of oil cargo during voyage;

iii) opening or closing before and after loading and unloading operations of valves or similar devices which inter-connect cargo tanks;

iv) opening or closing of means of communication between cargo piping and seawater ballast piping;

v) opening or closing of ships' side valves before, during and after loading and unloading operations;

vi) unloading of oil cargo;

vii) ballasting of cargo tanks;

viii) cleaning of cargo tanks;

ix) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

x) discharge of water from slop tanks;

xi) disposal of residues;

xii) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

b) For ships other than oil tankers

i) ballasting or cleaning of fuel oil tanks or oil cargo spaces;

ii) discharge of ballast or cleaning water from tanks referred to under i) of this sub-paragraph;

iii) disposal of residues;

iv) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

3. In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

4. Each operation described in paragraph 2 of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each section of the book shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and shall be countersigned by the Master of the ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, (1973) in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5. The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

6. The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ships to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 21.

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms.

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulations 16 and 17 of this Annex;

b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

c) in any special area and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

Chapter III

REQUIREMENTS FOR MINIMIZING OIL POLLUTION FROM OIL TANKERS DUE TO SIDE AND BOTTOM DAMAGES

Regulation 22.

Damage Assumptions.

1. For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a paralle-

lepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

a) Side damage

i) Longitudinal extent (l_c):	$\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$	or 14.5 metres, whichever is less
ii) Transverse extent (t_c): (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard)	$\frac{B}{5}$	or 11.5 metres, whichever is less
iii) Vertical extent (v_c):	from the base line upwards without limit	

b) Bottom damage

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
i) Longititudinal extent (l_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ or 5 metres, whichever is less
ii) Transverse extent (t_s):	$\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	5 metres
iii) Vertical extent from the base line (v_s):	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less	

2. Wherever the symbols given in this Regulation appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

Regulation 23.

Hypothetical Outflow of Oil.

1. The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (0_c) and bottom damage (0_s) shall be calculated by the following for-

mulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

a) for side damages:

$$0_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad \text{(I)}$$

b) for bottom damages:

$$0_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(II)}$$

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ when b_i is equal to or greater than t_c, K_i shall be taken equal to zero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ when h_i is equal to or greater than v_s, Z_i shall be taken equal to zero,

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard,

h_i = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

2. If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_c as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, 0_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

where l_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

3. *a*) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connexion to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

4. In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of 0_s may be calculated according to the formula

$$0_s = \frac{1}{4}\left(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i\right) \qquad \text{(III)}$$

5. An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of 0_s according to formula (III). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s. The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

Regulation 24.

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks.

1. Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

b) a tanker to which both the following conditions apply:

i) delivery is not later than 1 January 1977; and

ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

2. Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow 0_c or 0_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or 400 $\sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

3. The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph 2 of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding l_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c.

4. The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

a) where no longitudinal bulkhead is provided:

0.1L

b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:

0.15L

c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:

i) for wing tanks:

0.2L

ii) for centre tanks:

1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than 1/5:

0.2L

2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than 1/5:

— where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$\left(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1\right) L$$

— where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$\left(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15\right) L$$

5. In order not to exceed the volume limits established by paragraphs 2, 3 and 4 of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system inter-connects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

6. Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25.

Subdivision and Stability.

1. Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph 3 of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph 2 of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft.

The machinery space shall be treated as a single floodable compartment;

c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph 3 of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oily residues, shall not be considered.

2. The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

a) The extent of side or bottom damage shall be as specified in Regulation 22 of this Annex, except that the longitudinal extent of bottom damage within 0.3L from the forward perpendicular shall be the same as for side damage, as specified in Regulation 22. 1 *a)* i) of this Annex. If any damage of lesser extent results in a more severe condition such damage shall be assumed.

b) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraphs 1. *a)* and *b)* of this Regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph *a)* of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.

c) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraph 1. *c)* of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph *a)* of this paragraph; or

ii) there is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation.

d) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

3. Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type.

b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs.

c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

4. The requirements of paragraph 1 of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

b) The permeabilities are assumed as follows:

Spaces	*Permeability*
Appropriated to Stores	0.60
Occupied by Accommodation	0.95
Occupied by Machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 or 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95**

* Whichever results in the more severe requirements.

** The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried.

c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph 3. *a*) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.

d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially-filled tanks.

e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centre line tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

5. The Master of every oil tanker and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:

a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and

b) data on the ability of the ship to comply with damage, stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph 1. *c*) of this Regulation.

APPENDIX I.

LIST OF OILS*

Asphalt solutions

Blending Stocks

Roofers Flux

Straight Run Residue

Oils

Clarified

Crude Oil

Mixtures containing crude oil

Diesel Oil

Fuel Oil No. 4

Fuel Oil No. 5

Fuel Oil No. 6

Residual Fuel Oil

Road Oil

Transformer Oil

Aromatic Oil
(excluding vegetable oil)

Lubrificating Oils and
Blending Stocks

Mineral Oil

Motor Oil

Penetrating Oil

Spindle Oil

Turbine Oil

Distillates

Straight Run

Flashed Feed Stocks

Gas Oil

Cracked

Gasolene Blending Stocks

Alkylates - fuel

Reformates

Polymer - fuel

Gasolenes

Casinghead (natural)

Automotive

Aviation

Straight Run

Fuel Oil No. 1 (Kerosene)

Fuel Oil No. 1-D

Fuel Oil No. 2

Fuel Oil No. 2-D

Jet Fuels

JP-1 (Kerosene)

JP-3

JP-4

JP-5 (Kerosene, Heavy)

Turbo Fuel

Kerosene

Mineral Spirit

Naphtha

Solvent

Petroleum

Heartcut Distillate Oil

---

* The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

APPENDIX II.

Form of Certificate

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973).

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

....

(full designation of the country)

by

....

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Oil tanker, including combination carrier *
Asphalt carrier *
Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2. 2 of Annex I of the Convention *
Ship other than any of the above *

New/existing ship *

Date of building or major conversion contract: ....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced:

Date of delivery or completion of major conversion:

---

* Delete as appropriate.

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

a) oily-water separating equipment * (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million) or

b) an oil filtering system * (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

c) an oil discharge monitoring and control system * (additional to *a*) or *b*) above) *or*

d) oily-water separating equipment and an oil filtering system * (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of *a*) or *b*) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2. 2 and 2. 4 *a*) of Annex I of the Convention:

REMARKS:

---

* Delete as appropriate.

PART B OIL TANKER (1) (2)

Deadweight .... metric tons. Length of ship .... metres.

It is certified that this ship is:

a) required to be constructed according to and complies with (3)
b) not required to be constructed according to (3)
c) not required to be constructed according to, but complies with (3)

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Convention.

The capacity of segregated ballast tanks is .... cubic metres and complies with the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Convention.

The segregated balast is distributed as follows:

Tank	Quantity	Tank	Quantity

(1) This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

(2) This page need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote (1).

(3) Delete as appropriate.

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

That the survey shows that the structure, equipment, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid until

subject to intermediate survey(s) at intervals of ....

Issued at ....
(place of issue of Certificate)

.... 19.... ....

(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Endorsement for existing ships (4)

This is to certify that this ship has been so equipped as to comply with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as relating to existing ships three years from the date of entry into force of the Convention.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place of endorsement ....

Date of endorsement ....

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

(4) This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4. 1 *c*) of Annex I of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 8. 2 and 4 of Annex I of the Convention the validity of this Certificate is extended until.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

APPENDIX III.

Form of Oil Record Book.

OIL RECORD BOOK.

I. — FOR OIL TANKERS (1)

Name of ship

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres ....

Voyage from .... (date) .... to .... (date) ....

a) Loading of oil cargo

1. Date and place of loading			
2. Types of oil loaded			
3. Identity of tank(s) loaded			
4. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of loading (2)			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of loading oil cargo.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

---

(1) This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable shall be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above. This Part need not be reproduced on an Oil Record Book issued to any ship other than those referred to above.

(2) Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 20.2 *a*) iii), 23 and 24 for Annex I of the Convention.

b) Internal transfer of oil cargo during voyage

5. Date of internal transfer					
6. Identity of tank(s)	i)	From			
	ii)	To			
7. Was(were) tank(s) in 6 i) emptied?					

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of internal transfer of oil cargo.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

c) Unloading of oil cargo

8. Date and place of unloading			
9. Identity of tank(s) unloaded			
10. Was(were) tank(s) emptied?			
11. Opening of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves prior to cargo unloading (2)			
12. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading (2)			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of unloading of oil cargo.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

d) Ballasting of cargo tanks

13. Identity of tank(s) ballasted			
14. Date and position of ship at start of ballasting			
15. If valves connecting cargo lines and segregated ballast lines were used give time, date and position of ship when valves were *a*) opened, and *b*) closed			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of ballasting.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

e) Cleaning of cargo tanks

16. Identity of tank(s) cleaned			
17. Date and duration of cleaning			
18. Methods of cleaning (3)			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

(3) Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

f) Discharge of dirty ballast

19. Identity of tank(s)			
20. Date and position of ship at start of discharge to sea			
21. Date and position of ship at finish of discharge to sea			
22. Ship's speed(s) during discharge			
23. Quantity discharged to sea			
24. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))			
25. Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable)			
26. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
27. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
28. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

g) Discharge of water from slop tanks

29. Identity of slop tank(s)			
30. Time of settling from last entry of residues, or			
31. Time of settling from last discharge			
32. Date, time and position of ship at start of discharge			
33. Sounding of total contents at start of discharge			
34. Sounding of oil/water interface at start of discharge			
35. Bulk quantity discharged and rate of discharge			
36. Final quantity discharged and rate of discharge			
37. Date, time and position of ship at end of discharge			
38. Ship's speed(s) during discharge			
39. Sounding of oil/water interface at end of discharge			
40. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
41. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
42. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

h) Disposal of residues

43. Identity of tank(s)			
44. Quantity disposed from each tank			
45. Method of disposal of residue: *a*) Reception facilities *b*) Mixed with cargo *c*) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank[s]) *d*) Other method (state which)			
46. Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge

Master

i) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

47. Date and position of ship at commencement of discharge of clean ballast			
48. Identity of tank(s) discharged			
49. Was (were) the tank(s) empty on completion?			
50. Position of vessel on completion if different from 47			
51. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
52. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
53. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry .... Officer in charge

Master

j) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port (4)

54. Port			
55. Duration of stay			
56. Quantity disposed			
57. Date and place of disposal			
58. Method of disposal (state whether a separator was used)			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

k) Accidental or other exceptional discharges of oil

59. Date and time of occurrence			
60. Place or position of ship at time of occurrence			
61. Approximate quantity and type of oil			
62. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

(4) Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day « Automatic discharge from bilges through a separator ».

l) Has the oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, give time and date of failure and time and date of restoration and confirm that this was due to equipment failure and state reason if known

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

m) Additional operational procedures and general remarks ....

For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15 (4) of Annex I of the Convention, an appropriate oil record book should be developed by the Administration.

For asphalt carriers, a separate oil record book may be developed by the Administration utilizing sections *a*), *b*), *c*), *e*), *h*), *j*), *k*) and *m*) of this form of oil record book.

II. – FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS.

Name of ship ....

Operations from .... (date), to .... (date)

a) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted			
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried			
3. Date and position of ship at start of cleaning			
4. Date and position of ship at start of ballasting			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

b) Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under section *a*)

5. Identity of tank(s)			
6. Date and position of ship at start of discharge			
7. Date and position of ship at finish of discharge			
8. Ship's speed(s) during discharge			
9. Method of discharge (state whether to reception facility or through installed equipment)			
10. Quantity discharged			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

c) Disposal of residues

11. Quantity of residue retained on board			
12. Methods of disposal of residue: *a*) reception facilities *b*) mixed with next bunkering *c*) transferred to another (other) tank(s) *d*) other method (state which)			
13. Date and port of disposal of residue			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

d) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port (5)

14. Port			
15. Duration of stay			
16. Quantity discharged			
17. Date and place of discharge			
18. Method of discharge: *a*) through oily-water separating equipment; *b*) through oil filtering system; *c*) through oily-water separating equipment and an oil filtering system; *d*) to reception facilities			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

(5) Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day « Automatic discharge from bilges through a separator ».

e) Accidental or other exceptional discharges of oil

19. Date and time of occurrence			
20. Place or position of ship at time of occurrence			
21. Approximate quantity and type of oil			
22. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

f) Has the required oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard ? If so, state time and date of failure and time and date of restoration, and confirm that this was due to equipment failure, and state reason if known

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

g) New ships of 4,000 tons gross tonnage and above: has dirty ballast been carried in oil fuel tanks ?

Yes/No

If so, state which tanks were so ballasted and method of discharge of the dirty ballast ....

Date of entry .... Officer in charge ....

Master

h) Additional operational procedures and general remarks ....

Date of entry ..... Officer in charge ....

Master

ANNEX II.

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Regulation 1.

Definitions.

For the purposes of this Annex:

1. "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.

2. "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thorounghly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

3. "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

4. "Nearest land" is as defined in Regulation 1. 9 of Annex I of the present Convention.

5. "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm^2 at a temperature of 37.8°C.

6. "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3. 4 as falling into Category A, B, C or D.

7. "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.
Special areas shall be:

   a) The Baltic Sea Area, and
   b) The Black Sea Area.

8. "Baltic Sea Area" is as defined in Regulation 10. 1 *b*) of Annex I of the present Convention.

9. "Black Sea Area" is as defined in Regulation 10. 1 *c*) of Annex I of the present Convention.

Regulation 2.

Application.

1. Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk.

2. Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

3. Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category *A*, *B* or *C*.

Regulation 3.

Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances.

1. For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

a) Category *A* — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.

b) Category *B* — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures.

c) Category *C* — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.

d) Category *D* — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and threfore require some attention in operational conditions.

2. Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.

3. The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in Appendix II to this Annex.

4. Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph 1 of this Regulation or evaluated as referred to in Regulation 4. 1 of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph 2 of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4.

Other Liquid Substances.

1. The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories *A, B, C* and *D*, as defined in Regulation 3. 1 of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

2. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.

3. The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5.

Discharge of Noxious Liquid Substances.

Categories A, B and C Substances outside Special Areas and Category D Substances in All Areas.

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

1. The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3. 1 *a*) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or

mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

2. The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3.1 *b*) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph *b*) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;

d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

3. The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3.1 *c*) of this Annex or of those provisionally

assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;

c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph *b*) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;

d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

4. The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 3. 1 *d*) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and

c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

5. Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph 1, 2, 3 or 4 of this Regulation, whichever is applicable.

6. The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4. 1 of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas.

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

7. The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3. 1 *a*) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

8. The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3. 1 *b*) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) the tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;

b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

9. The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3. 1 *c*) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph *b*) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;

d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

10. Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washings of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph 7, 8 or 9 of this Regulation, whichever is applicable.

11. The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation 4. 1 of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

12. Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph 2 or 3 of this Regulation, respectively.

13. *a*) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7.1 of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs 7, 8, 9 and 10 of this Regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with sub-paragraph *a*) of this paragraph, the requirements of paragraphs 1, 2 and 3 of this Regulation shall apply during the interim period.

Regulation 6.

Exceptions.

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

a) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

b) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:

i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

c) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 7.

Reception Facilities.

1. The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such

residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and

b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.

2. The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph 1 of this Regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

3. Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph 1 of this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 8.

Measures of Control.

1. The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation.

Category A Substances in All Areas.

2. *a*) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.

3. If the tank is to be washed:

a) the effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annes. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and

b) after diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of sub-paragraphs 1 *a*), *b*) and *c*) or 7 *a*), *b*) and *c*), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.

4. Where the Government of the receiving Party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to sub-paragraph 3 *a*) provided that:

a) a precleaning procedure for that tank and that substance, based on standards developed by the Organization, is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of paragraph 1 or 7, whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;

b) a surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:

i) the tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in sub-paragraph ii) of this paragraph has been based;

ii) precleaning has been carried out in accordance with the precleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and

iii) the tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;

c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of paragraph 3 *b*) of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

Category B Substances Outside Special Areas and Category C Substances in All Areas.

5. Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance outside special areas or a Category C substance in all areas, ensure compliance with the following:

a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

b) If the tank is to be cleaned at sea:

i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;

ii) the quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Regulation 5. 2 *c*) of this Annex outside special areas in the case of Category B substances, or under Regulations 5. 3 *c*) and 5. 9 *c*) outside and within special areas respectively in the case of Category C substances. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

iii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied

with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

iv) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and

v) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 of this Annex for the appropriate area and Category of substance involved.

c) If the tank is to be cleaned in port:

i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

d) If after unloading a Category C substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5. 3 of this Annex shall be applicable.

Category B Substances within Special Areas.

6. Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance within a special area, ensure compliance with the following:

a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book,

b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connection with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.

c) If the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation, which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

d) If the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:

i) ensure that the approved procedures referred to in Regulation 5. 8 *c*) of this Annex are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and

ii) ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Regulation 5. 8 of this Annex and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

e) If after unloading a Category B substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5. 2 of this Annex shall be applicable.

Category D Substances in All Areas.

7. The Master of a ship shall, with respect to a Category D substance, ensure compliance with the following:

a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

b) It the tank is to be cleaned at sea:

i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;

ii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea, the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

iii) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and

iv) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordace with the requirements of Regulation 5. 4 of this Annex.

c) If the tank is to be cleaned in port:

i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

Discharge from a Slop Tank.

8. Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Regulation 5. 1, 7 or 8 of this Annex, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

9. Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a quantity of a Category B substance outside a special area or a Category C substance in all areas in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Regulation 5. 2 *c*), 3 *c*) or 9 *c*) of this Annex, whichever is applicable, shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

Regulation 9.

Cargo Record Book.

1. Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix IV to this Annex.

2. The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take place in the ship:

i) loading of cargo;

ii) unloading of cargo;

iii) transfer of cargo;

iv) transfer of cargo, cargo residues or mixtures containing cargo to a slop tank;

v) cleaning of cargo tanks;

vi) transfer from slop tanks;

vii) ballasting of cargo tanks;

viii) transfer of dirty ballast water;

ix) discharge into the sea in accordance with Regulation 5 of this Annex.

3. In the event of any discharge of the kind referred to in Article 8 of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

4. When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

5. Each operation referred to in paragraph 2 and 3 of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and, when the ship is manned, each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

6. The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of two years after the last entry has been made.

7. The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10.

Surveys.

1. Ships which are subject to the provisions of this Annex and which carry noxious liquid substances in bulk shall be surveyed as follows:

a) An initial survey before a ship is put into service or before the certificate required by Regulation 11 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete inspection of its structure, equipment, fittings, arrangements and material insofar as the ship is covered by this Annex. The survey shall be such as to ensure full compliance with the applicable requirements of this Annex.

b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed five years and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) is extended as specified in Regulation 12. 2 or 4 of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed thirty months and which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. The survey shall be endorsed on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) issued under Regulation 11 of this Annex.

2. Surveys of a ship with respect to the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the surveys.

3. After any survey of a ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material, covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings for the purpose of repair or maintenance.

Regulation 11.

Issue of Certificate.

1. An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship carrying noxious liquid substances which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention after survey of such ship in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex.

2. Such Certificate shall be issued either by the Administration or by a person or organization duly authorized by it. In every case the Administration shall assume full responsibility for the Certificate.

3. *a*) The Government of a Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and if satisfied that the provisions of this Annex are complied with shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship in accordance with this Annex.

b) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under paragraph 1 of this Regulation.

d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

4. The Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in a form corresponding to the model given in Appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 12.

Duration of Certificate.

1. An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs 2 and 4 of this Regulation.

2. If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

3. No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

4. A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph 2 of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

5. A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the structure, equipment, fittings, arrangements and material required by this Annex without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting for the purpose of repair or maintenance or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 10. 1 *c*) of this Annex are not carried out.

6. A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph 7 of this Regulation.

7. Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 13.

Requirements for Minimizing Accidental Pollution.

1. The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances in bulk which are subject to the provisions of this Annex shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

2. Pursuant to the provisions of paragraph 1 of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.

3. In respect of chemical tankers, the requirements referred to in paragraph 2 of this Regulation shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization in Resolution A.212(VII) and as may be amended by the Organization, provided that the amendments to that Code are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention for amendment procedures to an Appendix to an Annex.

APPENDIX I.

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES.

Category A

Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLm less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLm of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category B

Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLm of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLm of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category C

Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLm of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLm of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category D

Substances which are practically non-toxic to aquatic life, (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLm of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD_{50} of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with usc

of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD_{50} of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.

Other Liquid Substances

(for the purposes of Regulation 4 of this Annex)

Substances other than those categorized in Categories *A*, *B*, *C* and *D* above.

APPENDIX II.

LIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK.

SUBSTANCE	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5.1) of Annex II)	(Regulation 5.7) of Annex II)
			Outside special areas	Within special areas
	I	II	III	IV
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	1842	C		
Acetic anhydride	1715	C		
Acetone	1090	D		
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05
Acetyl chloride	1717	C		
Acrolein	1092	A	0.1	0.05
Acrylic acid *	—	C		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	—	D		
Alkylbenzene sulfonate				
(straight chain)	—	C		
(branched chain)		B		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	C		
Alum (15% solution)	—	D		
Aminoethyl-ethanolamine				
(Hydroxyethyl-ethylenediamine) *	—	D		
Ammonia (28% aqueous)	1005	B		
iso-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl alcohol	—	D		
Aniline	1547	C		
Benzene	1114	C		
Benzyl alcohol	—	D		
Benzyl chloride	1738	B		
n-Butyl acetate	1123	D		
sec-Butyl acetate	1124	D		
n-Butyl acrylate	—	D		
Butyl butyrate *	—	B		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

SUBSTANCE	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5.1) of Annex II)	(Regulation 5.7) of Annex II)
			Outside special areas	Within special areas
	I	II	III	IV
Butylene glycol (s)	—	D		
Butyl methacrylate	—	D		
n-Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	—	B		
Calcium hydroxide (solution)	—	D		
Camphor oil	1130	B		
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		
Caustic potash (Potassium hydroxide)	1814	C		
Chloracetic acid	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude) *	—	D		
Chloroprene *	1991	C		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
para-Chlorotoluene	—	B		
Citric acid (10%-25%)	—	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05
Cresols	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumene	1918	C		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol	—	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexilamine * para-Cymene	—	D		
(Isopropyltoluene) *	2046	D		
Decahydronaphthalene	1147	D		
Decane *	—	D		
Diacetone alcohol *	1148	D		
Dibenzyl ether *	—	C		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether	1916	B		
Dichloropropene - Dichloropropane mixture (D.D. Soil fumigant)	2047	B		
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzene (mixed isomers)	2049	C		
Diethyl ether	1155	D		
Diethylenetriamine *	2079	C		
Diethylene glycol monoethyl ether	—	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

SUBSTANCE	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5.1) of Annex II)	(Regulation 5.7) of Annex II)
			Outside special areas	Within special areas
	I	II	III	IV
Diethylketone (3-Pentanone)	1156	D		
Diisobutylene *	2050	D		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisopropanolamine	—	C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropyl ether *	1159	D		
Dimethylamine (40% aqueous)	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-Dimethylaminoethanol) *	2051	C		
Dimethylformamide	—	D		
1, 4-Dioxane *	1165	C		
Diphenyl/Diphenyloxide, mixtures *	—	D		
Dodecylbenzene	—	C		
Epichlorohydrin	2023	B		
2-Ethoxyethyl acetate *	1172	D		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acrylate	1917	D		
Ethyl amyl ketone *	—	C		
Ethylbenzene	1175	C		
Ethyl cyclohexane	—	D		
Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin *	—	D		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol monoethyl ether (Methyl cellosolve)	1171	D		
2-Ethylhexyl acrylate *	—	D		
2-Ethylhexyl alcohol	—	C		
Ethyl lactate *	1192	D		
2-Ethyl 3-propylacrolein *	—	B		
Formaldehyde (37-50% solution)	1198	C		
Formic acid	1779	D		
Furfuryl alcohol	—	C		
Heptanoic acid *	—	D		
Hexamethylenediamine *	1783	C		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrofluoric acid (40% aqueous)	1790	B		
Hydrogen peroxide (greater than 60%)	2015	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

SUBSTANCE	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5.1) of Annex II)	(Regulation 5.7) of Annex II)
			Outside special areas	Within special areas
	I	II	III	IV
Isobutyl acrylate	—	D		
Isobutyl alcohol	1212	D		
Isobutyl methacrylate	—	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isooctane *	—	D		
Isopentane	—	D		
Isophorone	—	D		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropyl cyclohexane	—	D		
Isoprene	1218	D		
Lactic acid	—	D		
Mesityl oxide *	1229	C		
Methyl acetate	1231	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamyl alcohol	—	D		
Methylene chloride	1593	B		
2-Methyl-5-Ethylpyridine *	—	B		
Methyl methacrylate	1247	D		
2-Methylpentene *	—	D		
alpha-Methylstyrene *	—	D		
Monochlorobenzene	1134	B		
Monoethanolamine	—	D		
Monoisopropanolamine	—	C		
Monomethyl ethanolamine	—	C		
Mononitrobenzene	—	C		
Monoisopropylamine	—	C		
Morpholine *	2054	C		
Naphthalene (molten)	1334	A	0.1	0.05
Naphthenic acids *	—	A	0.1	0.05
Nitric acid (90%)	2031/2032	C		
2-Nitropropane	—	D		
ortho-Nitrotoluene	1664	C		
Nonyl alcohol *	—	C		
Nonylphenol	—	C		
n-Octanol	—	C		
Oleum	1831	C		
Oxalic acid (10-25%)	—	D		
Pentachloroethane	1669	B		
n-Pentane	1265	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

SUBSTANCE	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5.1) of Annex II)	(Regulation 5.7) of Annex II)
			Outside special areas	Within special areas
	I	II	III	IV
Perchloroethylene (Tetrachloroethylene)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus (elemental)	1338	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten)	—	C		
beta-Propiolactone *	—	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	—	D		
n-Propyl acetate *	1276	C		
n-Propyl alcohol	1274	D		
n-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Silicon tetrachloride	1818	D		
Sodium bichromate (solution)	—	C		
Sodium hydroxide	1824	C		
Sodium pentachlorophenate (solution)	—	A	0.1	0.05
Styrene monomer	2055	C		
Sulphuric acid	1830/1831/ 1832	C		
Tallow	—	D		
Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		
Tetramethylbenzene	—	D		
Tetramethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluene diisocyanate *	2078	B		
Trichloroethane	—	C		
Trichloroethylene	1710	B		
Triethanolamine	—	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzene *	—	C		
Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate) *	—	B		
Turpentine (wood)	1299	B		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinylidene chloride *	1303	B		
Xylenes (mixed isomers)	1307	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

APPENDIX III.

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK.

Acetonitrile (Methyl cyanide)
tert-Amyl alcohol
n-Butyl alcohol
Butyrolactone
Calcium chloride (solution)
Castor oil
Citric juices
Coconut oil
Cod liver oil
iso-Decyl alcohol
n-Decyl alcohol
Decyl octyl alcohol
Dibutyl ether
Diethanolamine
Diethylene glycol
Dipentene
Dipropylene glycol
Ethyl alcohol
Ethylene glycol
Fatty alcohols (C_{12}-C_{20})
Glycerine
n-Heptane
Heptene (mixed isomers)
n-Hexane
Ligroin
Methyl alcohol
Methylamyl acetate
Methyl ethyl ketone (2-butanone)
Milk
Molasses
Olive Oil
Polypropylene glycol
iso-Propyl acetate
iso-Propyl alcohol
Propylene glycol
Propylene oxide
Propylene tetramer
Propylene trimer
Sorbitol
Sulphur (liquid)
Tridecanol
Triethylene glycol
Triethylenetetramine
Tripropylene glycol
Water
Wine

APPENDIX IV.

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK.

Name of ship ....

Cargo carrying capacity of each tank in cubic metres ....

Voyage from .... to ....

a) *Loading of cargo*

1. Date and place of loading
2. Name and category of cargo(es) loaded
3. Identity of tank(s) loaded

b) *Transfer of cargo*

4. Date of transfer
5. Identity of tank(s) i) From
ii) To
6. Was(were) tank(s) in 5 i) emptied?
7. If not, quantity remaining

c) *Unloading of cargo*

8. Date and place of unloading
9. Identity of tank(s) unloaded
10. Was(were) tank(s) emptied?
11. If not, quantity remaining in tank(s)
12. Is(are) tank(s) to be cleaned?
13. Amount transferred to slop tank
14. Identity of slop tank

Signature of Master

d) *Ballasting of cargo tanks*

15. Identity of tank(s) ballasted
16. Date and position of ship at start of ballasting

e) *Cleaning of cargo tanks*

Category A substances

17. Identity of tank(s) cleaned
18. Date and location of cleaning
19. Method(s) of cleaning
20. Location of reception facility used
21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
22. Quantity remaining in tank
23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
24. Location, date of discharge into sea
25. Procedure and equipment used in discharge into the sea

Category B, C and D substances

26. Washing procedure used
27. Quantity of water used
28. Date, location of discharge into sea
29. Procedure and equipment used in discharge into the sea

f) *Transfer of dirty ballast water*

30. Identity of tank(s)
31. Date and position of ship at start of discharge into sea
32. Date and position of ship at finish of discharge into sea
33. Ship's speed(s) during discharge
34. Quantity discharged into sea
35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank[s])
36. Date and port of discharge to shore reception facilities (if applicable)

.... Signature of Master

g) *Transfer from slop tank/disposal of residue*

37. Identity of slop tank(s)

38. Quantity disposed from each tank

39. Method of disposal of residue:

a) Reception facilities

b) Mixed with cargo

c) Transferred to another(other) tank(s) (identify tank[s])

d) Other method

40. Date and port of disposal of residue

h) *Accidental or other exceptional discharge*

41. Date and time of occurrence

42. Place or position of ship at time of occurrence

43. Approximate quantity, name and category of substance

44. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

Signature of Master

APPENDIX V.

Form of Certificate.

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK (1973).

(*Note:* This Certificate shall be supplemented in the case of a chemical tanker by the certificate required pursuant to the provisions of Regulation 13. 3 of Annex II of the Convention).

(Official Seal)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of .

(full official designation of the country)

by

(full official designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.

2. That the survey showed that the design, construction and equipment of the ship are such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of noxious liquid substances.

3. That the following arrangements and procedures have been approved by the Administration in connexion with the implementation of Regulation 5 of Annex II of the Convention:

(Continued on the annexed signed and dated sheet[s])

....

This certificate is valid, until ....

subject to intermediate survey(s) at intervals of ....

Issued at ....

(place of issue of Certificate)

.... 19...........

(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Intermediate surveys

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10. 1 *c*) of Annex II of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 12. 2 and 4 of Annex II of the Convention the validity of this Certificate is extended until

....

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX III.

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS.

Regulation 1.

Application.

1. Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.

2. Such carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.

3. To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

4. For the purpose of this Annex, empty receptacles, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is hazardous to the marine environment.

Regulation 2.

Packaging.

Packagings, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents.

Regulation 3.

Marking and Labelling.

Packages, whether shipped individually or in units or in freight containers, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons containing a harmful substance, shall be durably marked with

the correct technical name (trade names shall not be used as the correct technical name), and further marked with a distinctive label or stencil of label, indicating that the contents are harmful. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example by the use of the United Nations number.

Regulation 4.

Documentation.

1. In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of the substances shall be used (trade names shall not be used).

2. The shipping documents supplied by the shipper shall include a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

3. Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of all harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded.

4. In a case where the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force, the documents required for the purpose of this Annex may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and other harmful substances.

Regulation 5.

Stowage.

Harmful substances shall be both properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of ship and persons on board.

Regulation 6.

Quantity Limitations.

Certain harmful substances which are very hazardous to the marine environment may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may

be carried aboard any one ship. In limiting the quantity due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship as well as the packaging and the inherent nature of the substance.

Regulation 7.

Exception.

1. Discharge by jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons shall be prohibited except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

2. Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8.

Notification.

With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Government of a Party to the Convention, the master or owner of the ship or his representative shall notify the appropriate port authority of the intent to load or unload such substances at least 24 hours prior to such action.

ANNEX IV.

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS.

Regulation 1.

Definitions.

For the purposes of the present Annex:

1. « New ship » means a ship:

a) for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or

b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.

2. « Existing ship » means a ship which is not a new ship.

3. « Sewage » means:

a) drainage and oher wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;

b) drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;

c) drainage from spaces containing living animals; or

d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.

4. « Holding tank » means a tank used for the collection and storage of sewage.

5. « Nearest land ». The term « from the nearest land » means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention « from the nearest land » off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in latitude 11° South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,

longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00, South,

longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

Regulation 2.

Application.

The provisions of this Annex shall apply to:

a) i) new ships of 200 tons gross tonnage and above;

ii) new ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;

iii) new ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and

b) i) existing ships of 200 tons gross tonnage and above, 10 years after the date of entry into force of this Annex;

ii) existing ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex; and

iii) existing ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex.

Regulation 3.

Surveys.

1. Every ship which is required to comply with the provisions of this Annex and which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

a) An initial survey before the ship is put in service or before the certificate required under Regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the ship which shall be such as to ensure:

i) when the ships is equipped with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;

ii) when the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;

iii) when the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage having regard to the operation of the ship,

the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and

iv) that the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with Regulation 11 of this Annex.

This survey shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7. 2 or 4 of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

2. The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph 1 of this Regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.

3. Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

4. After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 4.

Issue of Certificate.

1. An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

2. Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 5.

Issue of a Certificate by Another Government.

1. The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

2. A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as early as possible to the Administration requesting the survey.

3. A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 4 of this Annex.

4. No International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 6.

Form of Certificate.

The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 7.

Duration of Certificate.

1. An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs 2, 3 and 4 of this Regulation.

2. If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State

whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

3. No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

4. A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph 2 of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

5. A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the equipment, fittings, arrangement or material required without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

6. A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph 7 of this Regulation.

7. Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 8.

Discharge of Sewage.

1. Subject to the provisions of Regulation 9 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

a) the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with Regulation 3.1 *a*) at a distance of more than four nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate

when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or

b) the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in Regulation 3.1 *a*) i) of this Annex, and

i) the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);

ii) additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of the surrounding water; or

c) the ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

2. When the sewage is mixed with wastes or waste water having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 9.

Exceptions.

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

a) the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

b) the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10.

Reception Facilities.

1. The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

2. The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 11.

Standard Discharge Connections.

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standard Dimensions of Flanges for Discharge Connections

Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length

The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm².

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

APPENDIX TO ANNEX IV.

Form of Certificate.

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973).

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

(full designation of the country)

by

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage	Number of persons which the ship is certified to carry

New/existing ship *

Date of building contract ....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction ....

Date of delivery ....

* Delete as appropriate

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank * and a discharge pipeline in compliance with Regulation 3. 1 *a*) i) to iv) of Annex IV of the Convention as follows:

* *a*) Description of the sewage treatment plant:

Type or sewage treatment plant ....

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet

the following effluent standards:** ....

* *b*) Description of comminuter:

Type of comminuter

Name of manufacturer ....

Standard of sewage after disinfection ....

* *c*) Description of holding tank equipment:

Total capacity of the holding tank ....m^3

Location ....

d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

2. The ship has been surveyed in accordance with Regulation 3 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

---

* Delete as appropriate

** Parameters should be incorporated

This Certificate is valid until ....

Issued at ....

(place of issue of Certificate)

.... 19............ ....

(Signature of official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 7.2 and 4 of Annex IV of the Convention the validity of this Certificate is extended until

....

Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX V.

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS.

Regulation 1.

Definitions.

For the purposes of this Annex:

1. "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

2. "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the teritory in question is established in accordance with international law except that. for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in latitude 11° South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,

longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

3. "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2.

Application.

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3.

Disposal of Garbage Outside Special Areas.

1. Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:

a) the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;

b) the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:

i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials which will float;

ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;

c) disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph *b*) ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

2. When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4.

Special Requirements for Disposal of Garbage.

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

2. The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from

such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5.

Disposal of Garbage within Special Areas.

1. For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the « Gulfs area » which are defined as follows:

a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.

b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.

c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.

d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).

e) The « Gulfs area » means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

2. Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:

a) disposal into the sea of the following is prohibited:

i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and

ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;

b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

3. When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

4. Reception facilities within special areas:

a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.

b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph *a)* of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6.

Exceptions.

Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:

a) the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

b) the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or

c) the accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

Regulation 7.

Reception Facilities.

1. The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

2. The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

PROTOCOL RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS IN CASES OF MARINE POLLUTION BY SUBSTANCES OTHER THAN OIL, 1973

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, done at Brussels on 29 November 1969,

TAKING INTO ACCOUNT the Resolution on International Co-operation Concerning Pollutants other than Oil adopted by the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969,

FURTHER TAKING INTO ACCOUNT that pursuant to the Resolution, the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization has intensified its work, in collaboration with all interested international organizations, on all aspects of pollution by substances other than oil,

HAVE AGREED as follows:

Article I.

1. Parties to the present Protocol may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution by substances other than oil following upon a maritime casualty or acts related to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.

2. « Substances other than oil » as referred to in paragraph 1 shall be:

a) those substances enumerated in a list which shall be established by an appropriate body designated by the Organization and which shall be annexed to the present Protocol, and

b) those other substances which are liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea.

3. Whenever an intervening Party takes action with regard to a substance referred to in paragraph 2 *b)* above that Party shall have the burden of establishing that the substance, under the circumstances present at the time of the intervention, could reasonably pose a grave and imminent danger analogous to that posed by any of the substances enumerated in the list referred to in paragraph 2 *a)* above.

Article II.

1. The provisions of paragraph 2 of Article I and of Articles II to VIII of the Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, and the Annex thereto as they relate to oil, shall be applicable with regard to the substances referred to in Article I of the present Protocol.

2. For the purpose of the present Protocol the list of experts referred to in Articles III *c*) and IV of the Convention shall be extended to include experts qualified to give advice in relation to substances other than oil. Nominations to the list may be made by Member States of the Organization and by Parties to the present Protocol.

Article III.

1. The list referred to in paragraph 2 *a*) of Article I shall be maintained by the appropriate body designated by the Organization.

2. Any amendment to the list proposed by a Party to the present Protocol shall be submitted to the Organization and circulated by it to all Members of the Organization and all Parties to the present Protocol at least three months prior to its consideration by the appropriate body.

3. Parties to the present Protocol whether or not Members of the Organization shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the present Protocol present and voting.

5. If adopted in accordance with paragraph 4 above, the amendment shall be communicated by the Organization to all Parties to the present Protocol for acceptance.

6. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of six months after it has been communicated, unless within that period an objection to the amendment has been communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties to the present Protocol.

7. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 6 above shall enter into force three months after its acceptance for all Parties to the present Protocol, with the exception of those which before that date have made a declaration of non-acceptance of the said amendment.

Article IV.

1. The present Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention referred to in Article II or acceded thereto, and by any State invited to be represented at the International Conference on Marine Pollution 1973. The Protocol shall remain open for signature from 15 January 1974 until 31 December 1974 at the Headquarters of the Organization.

2. Subject to paragraph 4 of this Article, the present Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval by the States which have signed it.

3. Subject to paragraph 4, this Protocol shall be open for accession by States which did not sign it.

4. The present Protocol may be ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have ratified, accepted, approved or acceded to the Convention referred to in Article II.

Article V.

1. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Protocol with respect to all existing Parties or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to all existing Parties shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article VI.

1. The present Protocol shall enter into force on the ninetieth day following the date on which fifteen States have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization, provided however that the present Protocol shall not enter into force before the Convention referred to in Article II has entered into force.

2. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it, the present Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the deposit by such State of the appropriate instrument.

Article VII.

1. The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3. Denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.

4. Denunciation of the Convention referred to in Article II by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party. Such denunciation shall take effect on the same day as the denunciation of the Convention takes effect in accordance with paragraph 3 of Article XII of that Convention.

Article VIII.

1. A conference for the purpose of revising or amending the present Protocol may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a conference of Parties to the present Protocol for the purpose of revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

Article IX.

1. The Present Protocol shall be deposited with the Secretay-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;

ii) the date of entry into force of the present Protocol;

iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which the denunciation takes effect;

iv) any amendments to the present Protocol or its Annex and any objection or declaration of non-acceptance of the said amendment;

b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

Article X.

As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article XI.

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish langueges, all four texts being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this second day of November one thousand nine hundred and seventy-three.

For the Government of the Kingdom of Denmark:

Subject to ratification
E. KRISTIANSEN (15.1.74)

For the Government of the Federal Republic of Germany:

Subject to ratification
KARL GÜNTHER VON HASE (4.3.74)
DR. BREUER

For the Government of the Italian Republic:

R. MANZINI (3.7.74)
Subject to ratification

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

D.V. SCHAAFSMA (30.12.74)
Subject to ratification

For the Government of New Zealand:

T.H. MC COMBS (23.12.74)
Subject to ratification

For the Government of the Polish People's Republic:

Subject to ratification
R. PIETRASZEK (2.10.74)

For the Government of the Kingdom of Sweden:

BENGT ÅKERRÉN (31.5.74)
Subject to ratification

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:

V. SEMENOV (30.12.74)

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

J.N. ARCHER (19.12.74)

For the Government of the United States of America:

Subject to ratification
W.M. BENKERT (7.3.74)

ANNEX

LIST OF SUBSTANCES ESTABLISHED BY THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE OF THE ORGANIZATION IN ACCORDANCE WITH PARAGRAPH 2(a) OF ARTICLE I

1. *Oil* (when carried in bulk)

Asphalt solutions

Blending Stocks
Roofers Flux
Straight Run Residue

Oil

Clarified
Mixtures containing Crude Oil
Road Oil
Aromatic Oil (excluding vegetable oil)
Blending Stocks
Mineral Oil
Penetrating Oil
Spindle Oil
Turbine Oil

Distillates

Straight Run
Flashed Feed Stocks

Gas Oil

Cracked

Gasoline Blending Stocks

Alkylates - fuel
Reformates
Polymer - fuel

Gasolines

Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight Run

Jet Fuels

JP-1 (Kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Kerosene, heavy)
Turbo Fuel
Mineral Spirit

Naphtha

Solvent
Petroleum
Heartcut Distillate Oil

2. *Noxious Substances*

Acetic anhydride
Acetone
Acetone cyanohydrin
Acrolein
Acrylonitrile
Aldrin
Allyl isothiocyanate
Aluminium phosphide
Ammonia (28% aqueous)
Ammonium phosphate
Amyl mercaptan
Aniline
Aniline hydrochloride
Antimony compounds
Arsenic compounds
Atrazine
Azinphos methyl (Guthion)
Barium azide
Barium cyanide
Barium oxide
Benzene
Benzenehexachloride isomers (Lindane)

Benzidine
Beryllium powder
Bromine
Bromobenzyl cyanide
n-Butyl acrylate
Butyric acid
Cacodylic acid
Cadmium compounds
Carbaryl (Sevin)
Carbon disulphide
Carbontetrachloride
Chlorodane
Chloroacetone
Chloroacetophenone
Chlorodinitrobenzene
Chloroform
Chlorohydrins (crude)
Chloropicrin
Chromic acid (Chromium trioxide)
Cocculus (solid)
Copper compounds
Cresols
Cupriethylene diamine
Cyanide compounds
Cyanogen bromide
Cyanogen chloride
DDT
Dichloroanilines
Dichlorobenzenes
Dieldrin
Dimethoate (Cygon)
Dimethyl amine (40% aqueous)
Dinitroanilines
4,6-Dinitroorthocresol
Dinitrophenols
Endosulphan (Thiodan)
Endrin
Epichlorohydrin
Ethyl bromoacetate
Ethylene chlorohydrin (2-Chloroethanol)
Ethylene dichloride
Ethyl parathion
Fentin acetate (dry)
Fluosilicic acid
Heptachlor
Hexachlorobenzene
Hexaethyl tetraphosphate
Hydrocyanic acid
Hydrofluoric acid (40% aqueous)
Isoprene
Lead compounds
Lindane (Gammexane, BHC)
Malathion
Mercuric compounds
Methyl alcohol
Methylene chloride
Molasses
Naphthalene (molten)
Naphthylthiourea
Nitric acid (90%)
Oleum
Parathion
Paraquat
Phenol
Phosphoric acid
Phosphorus (elemental)
Polyhalogenated biphenyls
Sodium pentachlorophenate (solution)
Styrene monomer
Toluene
Toluene diisocyanate
Toxaphene
Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate)
2, 4, 5-T

3. *Liquefied Gases* (when carried in bulk)

Acetaldehyde
Anhydrous Ammonia
Butadiene
Butane
Butane/Propane Mixtures
Butylenes
Chlorine
Dimethylamine
Ethyl Chloride
Ethane
Ethylene
Ethylene Oxide
Methane (LNG)
Methyl Acetylene Propadiene mixture

Methyl Bromide	Vinyl Chloride Monomer
Methyl Chloride	Anhydrous Hhydrogen Chloride
Propane	Anhydrous Hydrogen Fluoride
Propylene	Sulphur Dioxide

4. *Radioactive Substances*

Radioactive substances, including, but not limited to, elements and compounds the isotopes of which are subject to the requirements of Section 835 of the Regulations for the Safe Transport of Radioactive Materials, 1973 Revised Edition, published by the International Atomic Energy Agency, and which may be found to be stored or transported as substances and/or materials in Type A packages, Type B packages, as fissile materials or materials transported under special arrangements, such as

^{60}Co, ^{137}Cs, ^{226}Ra, ^{239}Pu, ^{235}U.

Visto, *il Ministro degli affari esteri*
COLOMBO

CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1973 PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO CAUSATO DA NAVI

TRADUZIONE NON UFFICIALE

N.B. — I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nel protocollo.

CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1973 PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO CAUSATO DA NAVI

LE PARTI DELLA CONVENZIONE,

CONSCE della necessità di proteggere l'ambiente in generale e l'ambiente marino in particolare,

RICONOSCENDO che gli scarichi deliberati, per negligenza o accidentali, di idrocarburi ed altre sostanze nocive da parte di navi costituiscono una grave fonte di inquinamento,

RICONOSCENDO anche l'importanza della Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine provocato da idrocarburi, primo strumento multilaterale che abbia avuto per obiettivo essenziale la protezione dell'ambiente, e sensibili al notevole contributo che tale Convenzione ha dato alla preservazione dei mari e dei litorali dall'inquinamento,

DESIDEROSE di porre fine all'inquinamento intenzionale dell'ambiente marino causato da idrocarburi e da altre sostanze nocive e di ridurre al massimo gli scarichi accidentali di questo tipo di sostanze,

RITENENDO che il mezzo migliore per realizzare tale obiettivo sia di fissare delle norme di portata universale e che non si limitino all'inquinamento causato da idrocarburi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

Articolo 1.

Obblighi generali derivanti dalla Convenzione.

1. Le Parti della Convenzione si impegnano a dare efficacia alle disposizioni della presente Convenzione, nonché a quelle degli Allegati dai quali sono vincolate, al fine di prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino dovuto allo scarico di sostanze nocive o di effluenti contenenti tali sostanze che contravvengono alle disposizioni della Convenzione.

2. Salvo espressa disposizione in senso contrario, ogni riferimento alla presente Convenzione costituisce al tempo stesso un riferimento ai suoi Protocolli e Allegati.

Articolo 2.

Definizioni.

Ai fini della presente Convenzione, salvo espressa disposizione in senso contrario:

1. « Norme » indicano le norme figuranti nell'Allegato della presente Convenzione.

2. « Sostanza nociva » indica ogni sostanza la cui introduzione in mare è suscettibile di mettere in pericolo la salute umana, di nuocere alle risorse biologiche, alla fauna ed alla flora marina, di recar pregiudizio alle attrattive del paesaggio o di ostacolare ogni altra legittima utilizzazione del mare, ed include ogni sostanza sottoposta a controllo in base alla presente Convenzione.

3. *a*) « Rigetto », quando si riferisce alle sostanze nocive o ai liquidi contenenti tali sostanze, indica ogni scarico comunque proveniente da una nave, qualunque ne sia la causa, e comprende ogni scarico, evacuazione, versamento, fuga, scarico mediante pompaggio, emanazione o spurgo.

b) Il « rigetto » non include:

i) lo scarico secondo il significato della Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti o altre materie, adottata a Londra il 13 novembre 1972; né

ii) gli scarichi di sostanze nocive che derivano direttamente dall'esplorazione, dallo sfruttamento e dal trattamento connesso, al largo delle coste, delle risorse minerali del fondo dei mari e degli oceani; né

iii) gli scarichi di sostanze nocive effettuati ai fini di lecite ricerche scientifiche miranti a ridurre o a combattere l'inquinamento.

4. « Nave » indica un natante di qualsiasi tipo, comunque operante nell'ambiente marino e comprendente gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i galleggianti e le piattaforme fisse o galleggianti.

5. « Autorità » indica il Governo dello Stato che esercita la propria autorità sulla nave. Nel caso di una nave autorizzata a battere la bandiera di uno Stato, l'Autorità è il Governo di tale Stato. Nel caso delle piattaforme fisse o galleggianti adibite all'esplorazione ed allo sfruttamento del fondo dei mari e del sottosuolo adiacente alle coste sulle quali lo Stato rivierasco esercita dei diritti sovrani ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle loro risorse naturali, l'Autorità è il Governo dello Stato rivierasco interessato.

6. « Incidente » indica un evento che comporti o sia suscettibile di causare lo scarico in mare di una sostanza nociva o di effluenti contenenti una tale sostanza.

7. « Organizzazione » indica l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima.

Articolo 3.

Campo di applicazione.

1. La presente Convenzione si applica:

a) alle navi che sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte della Convenzione, e

b) alle navi che non sono autorizzate a battere la bandiera di una Parte ma che operano sotto l'autorità di tale Parte.

2. Nessuna disposizione del presente articolo potrebbe essere interpretata come suscettibile di recare pregiudizio ai diritti sovrani delle Parti sul fondo dei mari e sul sottosuolo adiacente alle coste ai fini dell'esplorazione e dello sfruttamento delle risorse naturali o come suscettibile di estendere tali diritti, in conformità del diritto internazionale.

3. La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra o alle navi da guerra ausiliarie né alle altre navi appartenenti ad uno Stato o gestite da tale Stato fintantoché quest'ultimo le utilizzi esclusivamente per servizi governativi e non commerciali. Tuttavia, ciascuna Parte deve accertarsi, nell'adottare delle misure adeguate che non compromettano le operazioni o la capacità operativa delle navi di questo tipo che le appartengano o che siano da essa gestite, che queste agiscano in modo che sia compatibile con la presente Convenzione, per quanto ciò sia ragionevole e praticabile.

Articolo 4.

Violazioni.

1. Ogni violazione alle disposizioni della presente Convenzione è punita dalla legge dell'Autorità da cui dipende la nave in questione, qualunque sia il luogo in cui avviene l'infrazione. Se l'Autorità è informata di una tale infrazione ed è convinta che esistono prove sufficienti per permetterle di iniziare dei procedimenti per la presunta infrazione, essa inizia tali procedimenti al più presto possibile in conformità delle proprie leggi.

2. Ogni violazione alle disposizioni della presente Convenzione commessa sotto la giurisdizione di una Parte della Convenzione è punita dalle leggi di tale Parte. Ogni qualvolta abbia luogo una tale infrazione, la Parte deve:

a) iniziare dei procedimenti conformemente alle proprie leggi; o

b) fornire all'Autorità da cui dipende la nave le prove che possono essere in suo possesso per dimostrare che è avvenuta un'infrazione.

3. Quando sono fornite all'Autorità da cui dipende la nave delle informazioni o delle prove relative ad un'infrazione della Convenzione da parte di una nave, tale Autorità informa al più presto lo Stato che ha fornito le informazioni o le prove nonché l'Organizzazione, delle misure adottate.

4. Le sanzioni previste dalle leggi delle Parti in applicazione del presente articolo devono essere, per il loro rigore, di natura tale da scoraggiare gli eventuali trasgressori, e di una identica severità, qualunque sia il luogo in cui è stata commessa l'infrazione.

Articolo 5.

Certificati e norme speciali concernenti l'ispezione della nave.

1. Subordinatamente alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo, i certificati rilasciati dall'Autorità di una Parte della Convenzione conformemente alle disposizioni delle norme devono essere accettati dalle altre Parti contraenti e ritenuti, a tutti i fini previsti dalla presente Convenzione, come aventi la stessa validità di un certificato rilasciato da loro stesse.

2. Ogni nave che sia tenuta ad essere in possesso di un certificato rilasciato conformemente alle disposizioni contenute nelle norme è sottoposta, nei porti o nei terminali al largo, sotto la giurisdizione di una altra Parte, ad una ispezione effettuata da funzionari debitamente autorizzati a tale scopo dalla detta Parte. Ogni ispezione di tal genere ha il solo scopo di verificare la presenza a bordo di un certificato in corso di validità, a meno che tale Parte non abbia precisi motivi per ritenere che le caratteristiche della nave o del suo equipaggiamento differiscano sensibilmente da quelle che sono scritte sul certificato. In tal caso, o ove non esista a bordo della nave un certificato in corso di validità, lo Stato che compie l'ispezione adotta le misure necessarie per impedire alla nave di salpare prima che possa farlo senza danno eccessivo per l'ambiente marino. Tuttavia, la detta Parte può autorizzare la nave a lasciare il porto o il terminale al largo per recarsi nell'appropriato cantiere di riparazione più vicino.

3. Se una Parte vieta ad una nave straniera l'accesso ad un porto o ad un terminale al largo che si trovi sotto la propria giurisdizione, o ove essa proceda ad un qualsiasi intervento nei confronti di tale nave prendendo a pretesto il fatto che la nave non è conforme alle disposizioni della presente Convenzione, la Parte avverte immediatamente il console o il rappresentante diplomatico della Parte di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, o, in caso di impossibilità, l'Autorità da cui dipende la nave in questione. Prima di formulare un tale divieto e prima di procedere ad un tale intervento, la Parte chiede di consultare l'Autorità da cui dipende la nave. Viene anche avvertita l'Autorità quando una nave non ha a bordo un certificato in corso di validità conforme alle disposizioni contenute nelle norme.

4. Le Parti applicano alle navi degli Stati che non sono Parti della Convenzione le norme della presente Convenzione nella misura in cui ciò è necessario per non far beneficiare tali navi di condizioni più favorevoli.

Articolo 6.

Ricerca delle infrazioni ed esecuzione delle disposizioni della Convenzione.

1. Le Parti della Convenzione collaborano nella ricerca delle infrazioni e nell'esecuzione delle disposizioni della presente Convenzione facendo uso di tutti i mezzi pratici appropriati di ricerca e di continua sorveglianza dell'ambiente nonché dei metodi soddisfacenti di trasmissione delle informazioni e di raccolta delle prove.

2. Ogni nave alla quale si applichi la presente Convenzione può essere sottoposta, in ogni porto o terminale al largo di una Parte, all'ispezione di funzionari designati od autorizzati dalla detta Parte, al fine di verificare se essa abbia scaricato delle sostanze nocive contravvenendo alle disposizioni contenute nelle norme. Nel caso in cui l'ispezione riveli un'infrazione delle disposizioni della Convenzione, ne viene comunicato il rendiconto all'Autorità affinché questa adotti delle misure appropriate.

3. Ogni Parte fornisce all'Autorità la prova, ove esista, che tale nave ha scaricato delle sostanze nocive o degli effluenti contenenti tali sostanze contravvenendo alle disposizioni contenute nelle norme. Nella misura del possibile, tale infrazione viene portata a conoscenza del capitano della nave da parte dell'Autorità competente di tale Parte.

4. Al ricevimento di tale prova, l'Autorità esamina la questione e può chiedere all'altra Parte di fornirle dati di fatto più completi o più conclusivi sull'infrazione. Se l'Autorità ritiene che la prova è sufficiente per permetterle di iniziare un procedimento, essa inizia un procedimento appena possibile e in conformità delle proprie leggi. L'Autorità informa al più presto la Parte che le ha segnalato la presunta infrazione, nonché l'Organizzazione, dei procedimenti iniziati.

5. Una Parte può ispezionare ogni nave, alla quale si applichi la presente Convenzione, che faccia scalo in un porto o in un terminale al largo sotto la propria giurisdizione quando un'altra Parte le chieda di procedere a tale indagine fornendo prove sufficienti che la nave ha scaricato in un qualunque luogo delle sostanze nocive o degli effluenti contenenti tali sostanze. Viene fatto il resoconto dell'indagine alla Parte che l'ha richiesta nonché all'Autorità, allo scopo di adottare le misure del caso conformemente alle disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 7.

Ritardi causati indebitamente alle navi.

1. Deve essere fatto ogni possibile sforzo per evitare che a seguito delle misure adottate in applicazione degli articoli 4, 5 o 6 della presente Convenzione una nave venga indebitamente fermata o ritardata.

2. Ogni nave che sia stata trattenuta indebitamente o che abbia subìto un ritardo a seguito dell'applicazione degli articoli 4, 5 o 6 della presente Convenzione ha diritto ad un risarcimento per le perdite o i danni subìti.

Articolo 8.

Rapporti sugli eventi comportanti o suscettibili di comportare lo scarico di sostanze nocive.

1. In caso di incidente, deve essere fatto, senza indugio, un rapporto nella misura più ampia possibile, in conformità delle disposizioni del Protocollo I della presente Convenzione.

2. Ogni Parte della Convenzione deve:

a) applicare le disposizioni necessarie affinché un funzionario o un organismo competente riceva ed analizzi tutti i rapporti sugli eventi verificatisi; e

b) notificare alla Organizzazione i particolari completi di tali disposizioni, perché vengano diffusi alle altre Parti e Stati membri dell'Organizzazione.

3. Ogniqualvolta una Parte riceva un rapporto in base alle disposizioni del presente articolo, la detta Parte lo trasmette senza indugio:

a) all'Autorità da cui dipende la nave in questione; e

b) ad ogni altro Stato suscettibile di essere colpito dall'evento.

4. Ogni Parte della Convenzione fa dare alle proprie navi ed aeronavi incaricate di compiere l'ispezione dei mari nonché ai servizi competenti delle istruzioni invitandoli a segnalare alle proprie Autorità ogni evento di cui al Protocollo I della presente Convenzione. Ove lo ritenga utile, lo comunica anche all'Organizzazione e ad ogni altra Parte interessata.

Articolo 9.

Altri Trattati ed interpretazione.

1. Con la sua entrata in vigore, la presente Convenzione sostituisce la Convenzione internazionale del 1954 per la prevenzione dell'inquinamento delle acque del mare da idrocarburi, ed emendamenti, nei confronti delle Parti della presente Convenzione.

2. Nessuna disposizione della presente Convenzione pregiudica la codificazione e l'elaborazione del diritto del mare da parte della Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare indetta in base alla Risoluzione 2750 C (XXV) dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, né le rivendicazioni e le posizioni giuridiche presenti o future di ogni Stato riguardanti il diritto del mare e la natura e l'estensione della giurisdizione dello Stato rivierasco e dello Stato di bandiera.

3. Nella presente Convenzione, il termine « giurisdizione » viene interpretato conformemente al diritto internazionale in vigore al momento dell'applicazione o dell'interpretazione della presente Convenzione.

Articolo 10.

Composizione delle controversie.

Ogni controversia fra due o più Parti della Convenzione sull'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione, che non abbia potuto essere composta mediante negoziati tra le Parti in causa viene, salvo decisione contraria delle Parti, sottoposta ad arbitrato a richiesta di una delle Parti, alle condizioni previste dal Protocollo II della presente Convenzione.

Articolo 11.

Trasmissione delle informazioni.

1. Le Parti della Convenzione si impegnano a comunicare all'Organizzazione:

a) il testo delle leggi, ordinanze, decreti, regolamenti ed altri strumenti promulgati sulle diverse questioni che entrano nel campo di applicazione della presente Convenzione;

b) la lista degli organismi non governativi abilitati ad agire in loro nome per tutto ciò che riguarda la concezione, la costruzione e l'equipaggiamento delle navi che trasportino delle sostanze nocive conformemente alle disposizioni contenute nelle norme;

c) un numero sufficiente di modelli di certificati che esse rilasciano in applicazione delle disposizioni contenute nelle norme;

d) un elenco degli impianti di raccolta comprendente la loro ubicazione, capacità, disponibilità ed altre caratteristiche;

e) tutti i rapporti ufficiali o i riassunti di tali rapporti che espongono i risultati dell'applicazione della presente Convenzione; e

f) un rapporto annuo che presenti, in una forma resa standardizzata da parte dell'Organizzazione, le statistiche relative alle sanzioni effettivamente inflitte per le infrazioni della presente Convenzione.

2. L'Organizzazione informa le Parti di ogni comunicazione ricevuta in base al presente articolo e diffonde a tutte le Parti le informazioni che le sono state comunicate, ai sensi delle alinee da *b)* a *f)* del paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 12.

Incidenti sopraggiunti alle navi.

1. Ogni Autorità si impegna ad effettuare un'indagine su qualsiasi sinistro che avvenga ad una qualsiasi delle sue navi soggetta alle disposizioni contenute nelle norme, quando tale sinistro abbia avuto, per l'ambiente marino un grave deleterio effetto.

2. Ogni Parte della Convenzione si impegna a fornire all'Organizzazione delle informazioni sui risultati di tale indagine quando essa ritiene che questi possono servire a determinare le modifiche che sarebbe auspicabile apportare alla presente Convenzione.

Articolo 13.

Firma, ratifica, accettazione, approvazione ed adesione.

1. La presente Convenzione resta aperta alla firma, presso la sede dell'Organizzazione, dal 15 gennaio 1974 al 31 dicembre 1974, e resta in seguito aperta all'adesione. Gli Stati possono divenire Parti della presente Convenzione mediante:

a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione; o

b) firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione, seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione; o

c) adesione.

2. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione avvengono mediante il deposito di uno strumento a tale scopo presso il Segretariato generale dell'Organizzazione.

3. Il Segretario generale della Organizzazione informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi abbiano aderito di ogni firma o del deposito di ogni nuovo strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione nonché della data di tale deposito.

Articolo 14.

Allegati facoltativi.

1. Uno Stato può, al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione della presente Convenzione, dichiarare di non accettare uno qualsiasi degli Allegati III, IV e V (qui appresso indicati « Allegati facoltativi ») o l'insieme di essi della presente Convenzione. Con riserva di quanto precede, le Parti della Convenzione sono vincolate da uno qualsiasi degli Allegati nella sua interezza.

2. Uno Stato che abbia dichiarato di non essere vincolato da un Allegato facoltativo può accettare in ogni momento tale Allegato depositando, presso l'Organizzazione, uno strumento del tipo previsto dal paragrafo 2 dell'articolo 13.

3. Uno Stato che faccia una dichiarazione in base al paragrafo 1 del presente articolo su di un Allegato facoltativo e che non accetti tale Allegato in seguito, in conformità del paragrafo 2 del presente articolo non si assume alcun obbligo e non ha il diritto di godere di alcun beneficio derivante dalla Convenzione per quanto attiene alle questioni che dipendono da tale Allegato; nella presente Convenzione, tutti i riferimenti alle Parti non costituiscono riferimento a tale Stato per quanto attiene alle questioni che dipendono da tale Allegato.

4. L'Organizzazione informa gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito, di ogni dichiarazione fatta in base al presente articolo, nonché del ricevimento di ogni strumento depositato in conformità alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo.

Articolo 15.

Entrata in vigore.

1. La presente Convenzione entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui non meno di 15 Stati le cui flotte mercantili rappresentino in totale non meno del 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale, sono divenute Parti della presente Convenzione conformemente alle disposizioni in accordo con l'articolo 13.

2. Un Allegato facoltativo entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui le condizioni enunciate al paragrafo 1 del presente articolo siano state soddisfatte per il presente Allegato.

3. L'Organizzazione informa gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito, della data della sua entrata in vigore conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 del presente articolo.

4. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione della Convenzione o di un qualsiasi Allegato facoltativo o di adesione ad essi dopo che le condizioni che regolano la loro entrata in vigore siano state soddisfatte ma prima della loro entrata in vigore, la ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione hanno efficacia al momento dell'entrata in vigore della Convenzione o dell'Allegato facoltativo o tre mesi dopo la data del deposito dello strumento, ove quest'ultima data sia posteriore.

5. Per gli Stati che hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione della Convenzione o di un Allegato facoltativo, o di adesione ad essi dopo la loro entrata in vigore, la Con-

venzione o l'Allegato facoltativo acquistano efficacia tre mesi dopo la data del deposito dello strumento.

6. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione depositato dopo la data in cui siano state osservate tutte le condizioni previste all'articolo 16 per l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione o ad un Allegato facoltativo, si applica al testo modificato della Convenzione o dell'Allegato facoltativo.

Articolo 16.

Emendamenti.

1. La presente Convenzione può essere emendata mediante una qualsiasi delle procedure definite nei seguenti paragrafi.

2. Emendamenti successivi all'esame da parte dell'Organizzazione:

a) ogni emendamento proposto da una Parte della Convenzione viene sottoposto all'Organizzazione e diffuso dal suo Segretario generale a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutte le Parti almeno sei mesi prima che venga esaminato;

b) ogni emendamento proposto e diffuso in base alla procedura di cui sopra viene sottoposto, dall'Organizzazione, ad un organo competente perché lo esamini;

c) le Parti della Convenzione, che siano membri dell'Organizzazione o meno, sono autorizzate a partecipare ai lavori dell'Organizzazione competente;

d) gli emendamenti vengono adottati a maggioranza dei due terzi delle sole Parti della Convenzione, presenti e votanti;

e) se sono adottati conformemente al precedente paragrafo *d*), gli emendamenti vengono comunicati dalla Organizzazione a tutte le Parti della Convenzione ai fini dell'accettazione;

f) si ritiene che un emendamento sia stato accettato nelle seguenti condizioni:

i) un emendamento ad un articolo della Convenzione si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi delle Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale,

ii) un emendamento ad un Allegato della Convenzione si ritiene accettato conformemente alla procedura definita al paragrafo *f*) iii) a meno che, al momento della sua adozione, l'organo competente non decida che l'emendamento si ritiene accettato alla data in cui è stato accettato dai due terzi delle Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale; tuttavia, in ogni momento prima dell'entrata in vigore di un emendamento di un Allegato, una Parte può notificare al Segretario generale dell'Organizzazione che l'emendamento non entrerà in vigore nei suoi confronti che dopo essere stato espres-

samente da lei approvato; il Segretario generale porta la notifica e la data del suo ricevimento a conoscenza delle Parti;

iii) un emendamento ad un'appendice di un Allegato della Convenzione si ritiene accettato allo spirare di un termine che viene fissato dall'organo competente al momento della sua adozione ma che non deve essere inferiore a dieci mesi, a meno che non sia stata comunicata un'obiezione all'Organizzazione, durante tale periodo, da almeno un terzo delle Parti o da Parti le cui flotte mercantili rappresentino in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo di tutta la flotta mercantile mondiale, e comunque qualunque di tali due condizioni si presenti;

iv) un emendamento al Protocollo I della Convenzione viene sottoposto alle stesse procedure degli emendamenti degli Allegati della Convenzione, conformemente ai precedenti paragrafi *f*) ii) o *f*) iii);

v) un emendamento al Protocollo II della Convenzione viene sottoposto alle stesse procedure degli emendamenti di un articolo della Convenzione, conformemente al precedente paragrafo *f*) i);

g) l'entrata in vigore dell'emendamento interviene alle seguenti condizioni:

i) se si tratta di un emendamento ad un articolo della Convenzione, al Protocollo II o al Protocollo I o ad un Allegato della Convenzione che non sia accettato conformemente alla procedura di cui all'alinea *f*) iii), l'emendamento accettato conformemente alle disposizioni che precedono entra in vigore sei mesi dopo la data della sua accettazione nei confronti delle Parti che hanno dichiarato di averlo accettato;

ii) se si tratta di un emendamento al Protocollo I, ad un'appendice di un Allegato o ad un Allegato della Convenzione che sia accettato conformemente alla procedura definita nell'alinea *f*) iii), l'emendamento ritenuto accettato alle condizioni che precedono entra in vigore sei mesi dopo la sua accettazione per tutte le Parti contraenti ad eccezione di quelle che, prima di tale data, abbiano fatto una dichiarazione a norma della quale esse non l'accettino o una dichiarazione in conformità del paragrafo *f*) ii), a norma della quale sia necessaria la loro approvazione.

3. Emendamento mediante una Conferenza:

a) a domanda di una Parte, appoggiata da almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione convoca una Conferenza delle Parti della Convenzione per esaminare gli emendamenti alla presente Convenzione;

b) ogni emendamento adottato da tale Conferenza alla maggioranza dei due terzi delle Parti presenti e votanti viene comunicato dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutte le Parti allo scopo di ottenere la loro accettazione;

c) a meno che la Conferenza non decida altrimenti, l'emendamento è ritenuto accettato ed entra in vigore secondo le procedure previste a tale scopo al precedente paragrafo 2, alinee *f*) e *g*).

4. *a*) Nel caso di un emendamento ad un Allegato facoltativo, la espressione « Parte della Convenzione » deve essere interpretata nel presente articolo come designante una Parte vincolata dal detto Allegato.

b) Ogni Parte che si sia rifiutata di accettare un emendamento ad un Allegato viene trattata come non Parte ai soli fini della applicazione di tale emendamento.

5. L'adozione e l'entrata in vigore di un nuovo Allegato sono soggette alle stesse procedure che regolano l'adozione e l'entrata in vigore di un emendamento ad un articolo della Convenzione.

6. Salvo espressa disposizione contraria, ogni emendamento alla presente Convenzione, fatto in applicazione del presente articolo e riguardante la struttura delle navi, non è applicabile che alle navi il cui contratto di costruzione sia firmato, o, in assenza di un tale contratto, la cui chiglia sia posata alla data di entrata in vigore dell'emendamento o successivamente a tale data.

7. Ogni emendamento ad un Protocollo o ad un Allegato deve vertere sul merito di tale Protocollo o di tale Allegato e deve essere compatibile con le disposizioni degli articoli della presente Convenzione.

8. Il Segretario generale dell'Organizzazione informa tutte le Parti di ogni emendamento che entra in vigore in base al presente articolo, nonché della data in cui ciascuno degli emendamenti entra in vigore.

9. Ogni dichiarazione od obiezione relativa ad un emendamento comunicata in base al presente articolo deve essere notificata per iscritto al Segretario generale dell'Organizzazione. Quest'ultimo informa tutte le Parti della Convenzione della notifica in questione e della sua data di ricevimento.

Articolo 17.

Promozione della cooperazione tecnica.

Le Parti della Convenzione devono, in consultazione con l'Organizzazione ed altri organismi internazionali, con il concorso ed in coordinamento con il Direttore esecutivo del Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente, promuovere l'aiuto da apportare alle Parti che richiedono un'assistenza tecnica allo scopo:

a) di formare del personale scientifico e tecnico;

b) di procurarsi l'equipaggiamento e gli adeguati impianti di raccolta e di sorveglianza;

c) di facilitare l'adozione di altre misure e disposizioni intese a prevenire o ad attenuare l'inquinamento dell'ambiente marino da parte delle navi; e

d) d'incoraggiare la ricerca;

di preferenza all'interno dei paesi interessati, in modo da favorire la realizzazione degli scopi e degli obiettivi della presente Convenzione.

Articolo 18.

Denuncia.

1. La presente Convenzione od ogni Allegato facoltativo può essere denunciato da una qualsiasi delle Parti della Convenzione in ogni momento dopo lo spirare di un periodo di cinque anni a partire dalla data in cui la Convenzione o un tale Allegato entri in vigore nei confronti di tale Parte.

2. La denuncia è effettuata mediante notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione che comunica il tenore e la data di tale notifica nonché la data in cui la denuncia acquista efficacia a tutte le altre Parti.

3. La denuncia ha effetto dodici mesi dopo la data in cui il Segretario generale dell'Organizzazione ne ha ricevuto notifica o allo spirare di ogni altro termine più importante enunciato nella notifica.

Articolo 19.

Deposito e Registrazione.

1. La presente Convenzione sarà depositata presso il Segretario generale dell'Organizzazione che ne trasmetterà copie certificate conformi a tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi aderiranno.

2. A partire dall'entrata in vigore della presente Convenzione, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmetterà copia certificata conforme al Segretario generale delle Nazioni Unite al fine della registrazione e pubblicazione in conformità dell'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo 20.

Lingue.

La presente Convenzione viene redatta in un unico esemplare nelle lingue Inglese, Francese, Russa e Spagnola, i quattro testi facenti ugualmente fede. Traduzioni ufficiali saranno redatte nelle lingue Araba, Tedesca, Italiana e Giapponese e saranno depositate con l'originale firmato.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi a tale scopo hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO A LONDRA il 2 novembre 1973.

(Seguono le firme)

PROTOCOLLO I.

DISPOSIZIONI CONCERNENTI L'INVIO DI RAPPORTI SUGLI EVENTI COMPORTANTI O CHE POSSONO COMPORTARE LO SCARICO DI SOSTANZE NOCIVE

(in applicazione dell'articolo 8 della Convenzione)

Articolo I.

Obbligo di redigere un rapporto.

1. Il comandante di una nave alla quale sia accaduto uno degli eventi di cui all'articolo III del presente Protocollo, od ogni altra persona che ha la responsabilità della nave, fa un rapporto senza indugio sulle circostanze dell'evento, conformemente alle disposizioni del presente Protocollo, con tutti i dettagli possibili.

2. In caso di abbandono della nave di cui al paragrafo 1 del presente articolo, o quando il rapporto relativo a tale nave è incompleto o sia impossibile da ottenersi, l'armatore, il noleggiatore, il gestore o l'utente della nave o i loro agenti devono, nella misura più ampia possibile, assumere gli obblighi che incombono al comandante ai sensi delle disposizioni del presente Protocollo.

Articolo II.

Procedura applicabile all'invio di rapporti.

1. Ogni rapporto viene trasmesso per radio ogni volta che ciò è possibile, ma in ogni caso per le vie più rapide che si dispongano al momento del fatto. Ai rapporti trasmessi via radio viene attribuito il più alto grado di priorità possibile.

2. I rapporti sono indirizzati al funzionario o all'organismo competente specificato al paragrafo 2, alinea *a*) dell'articolo 8 della Convenzione.

Articolo III.

Data di invio dei rapporti.

Viene redatto un rapporto ogni volta che un evento comporta:

a) uno scarico diverso da quelli permessi dalla presente Convenzione; o

b) uno scarico permesso ai sensi delle disposizioni della presente Convenzione per il fatto:

i) che esso tende ad assicurare la sicurezza di una nave o a salvaguardare delle vite umane in mare; o

ii) che risulta da un'avaria alla nave o al suo equipaggiamento; o

c) uno scarico di una sostanza nociva effettuato per combattere un caso particolare di inquinamento o effettuato ai fini di legittime ricerche scientifiche sulla riduzione o sul controllo dell'inquinamento; o

d) una probabilità di scarichi prevista all'alinea *a*), *b*) o *c*) del presente articolo.

Articolo IV.

Natura del rapporto.

1. Ogni rapporto fornisce, come regola generale:

a) l'identificazione della nave;

b) l'ora e la data del verificarsi dell'evento;

c) la posizione geografica della nave al momento dell'evento;

d) lo stato dei venti e del mare al momento dell'evento; e

e) i pertinenti dettagli sullo stato della nave.

2. Ogni rapporto fornisce, in particolare:

a) informazioni dettagliate sulla natura delle sostanze nocive in causa, ivi compresa, se possibile, la loro esatta denominazione tecnica (la denominazione commerciale non dovrebbe essere usata al posto dell'esatta denominazione tecnica);

b) la quantità esatta od approssimativa, la concentrazione nonché il probabile stato delle sostanze nocive scaricate o suscettibili di essere scaricate in mare;

c) ove occorra, la descrizione dell'imballaggio e dei segni di identificazione; e

d) se possibile, il nome del mittente, del destinatario o del fabbricante.

3. Ogni rapporto indica chiaramente se la sostanza nociva scaricata o suscettibile di essere scaricata è un idrocarburo, una sostanza nociva allo stato liquido, una sostanza nociva allo stato solido o una sostanza nociva allo stato gassoso e se tale sostanza veniva o viene trasportata alla rinfusa o in colli (balle), in contenitori, in cisterne mobili o in vagoni-cisterna stradali o ferroviari.

4. Ogni rapporto deve essere completato, ove occorra, da ogni altra informazione pertinente che venga richiesta da una delle persone

alle quali è indirizzato il rapporto o che l'autore del rapporto ritenga appropriata.

Articolo V.

Rapporto complementare.

Ogni persona che si trovi obbligata ad inviare un rapporto in base alle disposizioni del presente Protocollo deve, nella misura del possibile:

a) completare il rapporto iniziale, ove occorra, con le informazioni sull'evoluzione della situazione; o

b) aderire, nella misura più ampia possibile, alle richieste di informazioni complementari provenienti dagli Stati colpiti dall'evento.

PROTOCOLLO II.

ARBITRAGGIO

(in applicazione dell'articolo 10 della Convenzione)

Articolo I.

A meno che le Parti in controversia non decidano altrimenti, il procedimento arbitrale viene condotto conformemente alle disposizioni del presente Protocollo.

Articolo II.

1. Viene costituito un tribunale arbitrale su domanda indirizzata da una Parte della Convenzione ad un'altra Parte in applicazione dell'articolo 10 della presente Convenzione. La domanda di arbitrato contiene l'oggetto della richiesta nonché ogni documento giustificativo in appoggio all'esposizione del caso.

2. La Parte richiedente informa il Segretario generale dell'Organizzazione del fatto che essa ha richiesto la costituzione di un tribunale, del nome delle Parti in controversia nonché degli articoli della Convenzione o delle norme la cui interpretazione o applicazione dia luogo, a proprio avviso, alla disputa. Il Segretario generale trasmette tali informazioni a tutte le Parti.

Articolo III.

Il tribunale è composto di tre membri: un arbitro nominato da ogni Parte in controversia ed un terzo arbitro designato di comune accordo dai primi due, che assume la presidenza del tribunale.

Articolo IV.

1. Se allo scadere di un termine di sessanta giorni a partire dalla nomina del secondo arbitro, il presidente del tribunale non è stato nominato, il Segretario generale dell'Organizzazione, su richiesta della Parte più diligente, procede, entro un nuovo termine di sessanta giorni, alla sua designazione, scegliendolo da una lista di persone qualificate, redatta in anticipo dal Consiglio dell'Organizzazione.

2. Se, entro un termine di sessanta giorni a partire dalla data di ricevimento della richiesta, una delle Parti non ha proceduto alla designazione di un membro del tribunale che è tenuta a fare, l'altra Parte può investire direttamente il Segretario generale dell'Organizzazione, che provvede alla designazione del presidente del tribunale entro un

termine di sessanta giorni scegliendolo dalla lista di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Il presidente del tribunale, dal momento della sua nomina, chiede alla Parte che non ha nominato l'arbitro di farlo nelle stesse forme e condizioni. Ove essa non proceda alla designazione che le viene così richiesta, il presidente del tribunale chiede al Segretario generale dell'Organizzazione di provvedere a tale designazione nelle forme e condizioni previste al paragrafo precedente.

4. Il presidente del tribunale, ove venga nominato in base alle disposizioni del presente articolo, non deve possedere o aver posseduto la nazionalità di una delle Parti, a meno che l'altra Parte non vi consente.

5. In caso di decesso o di assenza di un arbitro la cui designazione spettava ad una Parte, quest'ultima nomina il suo sostituto entro un termine di sessanta giorni a partire dalla data di decesso o di assenza. Ove essa non lo faccia, il procedimento continua con gli arbitri che restano. In caso di decesso o di assenza del presidente del tribunale, il suo sostituto viene nominato alle condizioni previste dal precedente articolo III, o, in mancanza di accordo tra i membri del tribunale entro sessanta giorni dal decesso o dall'assenza, alle condizioni previste dal presente articolo.

Articolo V.

Il tribunale può conoscere e decidere delle domande riconvenzionali direttamente connesse all'oggetto della controversia.

Articolo VI.

Ogni Parte assume a proprio carico la remunerazione del proprio arbitro e le spese connesse, nonché le spese incorse per la preparazione del proprio incartamento. Il costo della rimunerazione del presidente del tribunale nonché tutte le spese di ordine generale causate dall'arbitrato sono divise equamente fra le Parti. Il tribunale registra tutte le sue spese e ne fornisce una dimostrazione finale.

Articolo VII.

Ogni Parte della Convenzione della quale sia in causa un interesse di ordine giuridico, può, dopo avere avvisato per iscritto le Parti che hanno iniziato tale procedimento, associarsi al procedimento arbitrale, con l'accordo del tribunale.

Articolo VIII.

Ogni tribunale arbitrale costituito ai sensi del presente Protocollo fissa le proprie norme di procedura.

Articolo IX.

1. Le decisioni del tribunale, sia sulla propria procedura e sul luogo delle proprie riunioni sia su ogni controversia che gli venga sottoposta, vengono adottate alla maggioranza dei voti dei suoi membri; l'assenza o l'astensione di uno dei membri del tribunale designati dalle Parti non impedisce al tribunale di deliberare. In caso di parità, il voto del presidente è decisivo.

2. Le Parti facilitano i lavori del tribunale; a tale fine, conformemente alla loro legislazione e facendo uso di tutti i mezzi di cui dispongono, le Parti:

a) forniscono al tribunale tutti i documenti e le informazioni utili;

b) danno al tribunale la possibilità di entrare sul loro territorio, di ascoltare dei testimoni o degli esperti e di esaminare i luoghi.

3. L'assenza o la mancanza di una Parte non ostacola il procedimento.

Articolo X.

1. Il tribunale pronuncia la propria sentenza entro un termine di cinque mesi a partire dalla data della propria costituzione, a meno che non decida, in caso di necessità, di prorogare tale termine per un ulteriore periodo di tempo non superiore a tre mesi. La sentenza del tribunale viene motivata. Essa è definitiva e inappellabile e viene comunicata al Segretario generale dell'Organizzazione. Le Parti devono uniformarvisi senza indugio.

2. Ogni controversia che potrebbe sorgere fra le Parti sull'interpretazione o sull'esecuzione di una sentenza, può essere sottoposta dalla Parte più diligente al giudizio del tribunale che l'ha resa o, se quest'ultimo non può esserne investito, di un tribunale costituito a tale scopo nello stesso modo del primo.

ALLEGATO I.

NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DA IDROCARBURI

Capitolo I

NORME GENERALI.

Norma 1.

Definizioni.

Ai fini del presente Allegato:

1. Per « idrocarburi » si intende il petrolio in tutte le sue forme, ed in particolare il petrolio greggio, l'olio combustibile, le morchie, i residui d'idrocarburi e i prodotti raffinati (diversi dai prodotti petrolchimici che sono soggetti alle disposizioni dell'Allegato II della presente Convenzione) e comprende, senza che ciò rechi pregiudizio al carattere generale di ciò che precede, le sostanze elencate nell'Appendice I del presente Allegato.

2. Per « miscela di idrocarburi » si intende ogni miscela contenente degli idrocarburi.

3. Per « combustibile liquido » si intende ogni idrocarburo utilizzato come combustibile per l'apparato propulsivo e gli apparati ausiliari della nave che trasporta tale combustibile.

4. Per « petroliera » si intende una nave costruita o adattata soprattutto al fine del trasporto di idrocarburi alla rinfusa nei suoi spazi destinati al carico e comprende i trasporti misti ed ogni « nave cisterna per prodotti chimici » come definito all'Allegato II della presente Convenzione quando trasporta un carico completo o parziale di idrocarburi alla rinfusa.

5. Per « nave a carico combinato » si intende una nave concepita per il trasporto alla rinfusa sia degli idrocarburi sia dei carichi solidi.

6. Per « nave nuova » si intende una nave:

a) il cui contratto di costruzione sia stato firmato dopo il 31 dicembre 1975; o

b) in assenza di un contratto di costruzione la cui chiglia sia stata impostata, oppure che si trovava in un equivalente stato di costruzione, dopo il 30 giugno 1976; o

c) la cui consegna si effettui dopo il 31 dicembre 1979; o

d) che abbia subìto una grande trasformazione:

i) il cui contratto sia stato firmato dopo il 31 dicembre 1975; o

ii) in assenza di ogni contratto, i cui lavori siano cominciati dopo il 30 giugno 1976; o

iii) che sia terminata dopo il 31 dicembre 1979.

7. Per « nave esistente » si intende una nave che non sia una nave nuova.

8. Per « grande trasformazione » si intende una trasformazione di una nave esistente:

a) che aumenti sostanzialmente le dimensioni o la capacità di trasporto della nave; o

b) che cambi il tipo della nave; o

c) che miri, a giudizio dell'Autorità, a prolungarne la vita in modo considerevole; o

d) che comporti altre modifiche tali che la nave, ove si trattasse di una nave nuova, sarebbe soggetta alle disposizioni pertinenti della presente Convenzione che non le sono applicabili in quanto nave esistente.

9. « A partire dalla terra più vicina » significa a partire dalla linea di base che serve a determinare il mare territoriale del territorio in questione in conformità del diritto internazionale; tuttavia, ai fini della presente Convenzione, l'espressione « a partire dalla terra più vicina » della costa nord-est dell'Australia significa a partire da una linea tracciata da un punto della costa australiana di latitudine 11°00' Sud e di longitudine 142°08' Est fino a un punto di latitudine 10°35' Sud

longitudine 141°55' Est fino a un punto di latitudine 10°00' Sud
longitudine 142°00' Est fino a un punto di latitudine 9°10' Sud
longitudine 143°52' Est fino a un punto di latitudine 9°00' Sud
longitudine 144°30' Est fino a un punto di latitudine 13°00' Sud
longitudine 144°00' Est fino a un punto di latitudine 15°00' Sud
longitudine 146°00' Est fino a un punto di latitudine 18°00' Sud
longitudine 147°00' Est fino a un punto di latitudine 21°00' Sud
longitudine 153°00' Est fino a un punto della costa australiana di latitudine 24°42' Sud longitudine 153°15' Est.

10. « Zona speciale » indica una zona di mare che, per ragioni tecniche riconosciute in merito alla sua situazione oceanografica ed ecologica nonché al particolare carattere del suo traffico, richiede l'adozione di metodi obbligatori speciali per prevenire l'inquinamento marino da idrocarburi. Nel numero delle zone speciali figurano quelle elencate nella norma 10 del presente Allegato.

11. « Tasso istantaneo di scarico degli idrocarburi » indica il tasso di scarico degli idrocarburi in litri all'ora in ogni istante diviso per la velocità della nave in nodi nello stesso istante.

12. « Cisterna » indica uno spazio chiuso costituito dalla struttura permanente di una nave che è concepita per il trasporto di liquidi alla rinfusa.

13. « Cisterna laterale » indica ogni cisterna adiacente al fasciame della nave.

14. « Cisterna centrale » indica ogni cisterna situata all'interno di una paratia longitudinale.

15. « Cisterna di decantazione » indica una cisterna destinata specificamente alla raccolta di drenaggi da cisterne, di acque di lavaggio delle cisterne e di altre miscele di idrocarburi.

16. « Zavorra pulita » indica l'acqua di zavorra in una cisterna che, dall'ultima volta che ha trasportato degli idrocarburi, è stata pulita in modo che l'effluente di tale cisterna, se fosse scaricato da una nave stazionaria in acque pulite e tranquille col bel tempo, non lascerebbe tracce visibili di idrocarburi sulla superficie dell'acqua o sul litorale adiacente, né morchie, né emulsioni che si depositino sulla superficie dell'acqua o sul litorale adiacente. Quando la zavorra scaricata passa attraverso un impianto di segnalazione e di controllo degli scarichi di idrocarburi approvato dall'Autorità, e le indicazioni fornite da tale impianto indicano che la quantità percentuale dell'effluente in idrocarburi non oltrepassa le 15 parti per milione, si considererà che la zavorra sia pulita, nonostante la presenza di tracce visibili.

17. « Zavorra separata » indica l'acqua di zavorra introdotta in una cisterna completamente separata dall'impianto del carico di idrocarburi e dal combustibile liquido e riservata permanentemente al trasporto di acqua di zavorra o altri carichi diversi dagli idrocarburi o dalle sostanze nocive ai sensi delle diverse definizioni date negli Allegati della presente Convenzione.

18. La « lunghezza » (L) è il 96 per cento della lunghezza totale su una linea d'acqua all'85 per cento dell'altezza minima misurata dalla faccia superiore della chiglia, oppure la lunghezza dalla faccia prodiera del dritto di prora all'asse dell'asta del timone sulla suddetta linea d'acqua, se maggiore. Nel caso delle navi progettate con la chiglia inclinata, la linea d'acqua sulla quale la detta lunghezza deve essere misurata, deve essere parallela alla linea d'acqua del progetto. La lunghezza (L) è misurata in metri.

19. « Le perpendicolari avanti e indietro » sono prese alle estremità avanti e indietro della lunghezza (L). La perpendicolare avanti deve coincidere con la faccia prodiera del dritto di prua con la linea d'acqua sulla quale viene misurata la lunghezza.

20. « Il centro nave » è il punto di mezzo della lunghezza (L).

21. La « larghezza della nave » (B) è la larghezza massima a centro nave, fuori ossatura per le navi a scafo metallico e alla superficie esterna dello scafo per le navi a scafo non metallico. La larghezza (B) è misurata in metri.

22. « Portata lorda » (DW) indica la differenza, espressa in tonnellate metriche, tra il dislocamento di una nave in acqua di densità uguale a 1,025 al galleggiamento di pieno carico estivo e il peso della nave vacante.

23. « Peso della nave vacante » indica il dislocamento, in tonnellate metriche, di una nave senza carico, combustibile liquido, olio lubrificante, acqua di zavorra, acqua dolce, né acqua di alimentazione nelle cisterne, senza provviste di bordo, passeggeri né bagagli.

24. « Permeabilità » di uno spazio indica il rapporto tra il volume di questo spazio che può essere occupato dall'acqua e il suo volume totale.

25. In tutti i casi, i « volumi » e le « superfici » di una nave sono calcolati fuori ossatura.

Norma 2.

Campo di applicazione.

1. Salvo espressa disposizione contraria, le disposizioni del presente Allegato si applicano a tutte le navi.

2. Quando una nave diversa da una petroliera è fornita di locali per il carico che sono costruiti ed utilizzati per il trasporto di idrocarburi alla rinfusa e la cui capacità totale sia uguale o superiore a 200 metri cubi, le disposizioni delle norme 9, 10, 14, 15-1, 2 e 3, 18, 20 e 24-4 del presente Allegato applicabili alle petroliere si applicano anche per la costruzione e la condotta di tali locali; tuttavia, quando questa capacità totale è inferiore a 1000 metri cubi, le prescrizioni della norma 15-4 del presente Allegato possono essere applicate in luogo di quelle della norma 15-1, 2 e 3.

3. Quando una petroliera trasporta, in uno dei locali destinati al carico, delle sostanze soggette alle disposizioni dell'Allegato II della presente Convenzione, si applicano anche le disposizioni pertinenti dell'Allegato II.

4. *a*) Tutti gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria ed altri nuovi tipi di navi (unità « near-surface », unità sottomarine, eccetera) le cui caratteristiche di costruzione rendono ingiustificata o praticamente irrealizzabile l'applicazione di una qualsiasi delle disposizioni dei capitoli II

e III del presente Allegato, relative alla costruzione e all'equipaggiamento, possono essere dispensate dall'Autorità dall'applicazione di tali disposizioni, a condizione che la costruzione e l'equipaggiamento della nave offrano una protezione equivalente contro l'inquinamento da idrocarburi, tenuto conto del servizio al quale sono destinati;

b) i particolari di una tale esenzione accordata dall'Autorità devono figurare nel certificato di cui alla norma 5 del presente Allegato;

c) appena possibile e, al più tardi, entro un termine di novanta giorni, l Autorità che accorda una tale esenzione ne comunica i particolari ed i motivi all'Organizzazione che li rende noti alle Parti della Convenzione per informazione e perché, se occorra, sia da esse dato seguito.

Norma 3.

Equivalenze.

1. L'Autorità può autorizzare la messa in opera, su di una nave, di installazioni, materiali, dispositivi ed apparecchi, in sostituzione di quelli prescritti dal presente Allegato, a condizione che tali installazioni, materiali, dispositivi ed apparecchi siano almeno altrettanto efficaci di quelli prescritti dal presente Allegato. Tale facoltà dell'Autorità non viene estesa alla sostituzione di metodi operativi di controllo degli scarichi di idrocarburi come equivalenti a quelli particolari di progetto e di costruzione che sono prescritti dalle norme del presente Allegato.

2. L'Autorità che autorizza un'installazione, un materiale, un dispositivo o un apparecchio in sostituzione di quelli prescritti dal presente Allegato, ne comunica i particolari all'Organizzazione che li rende noti alle Parti della Convenzione per informazione e perché vi sia dato seguito, ove occorra.

Norma 4.

Visite.

1. Ogni petroliera di una stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, nonché ogni altra nave di una stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, viene sottoposta alle seguenti visite:

a) prima della sua entrata in servizio o prima che il certificato prescritto dalla norma 5 del presente Allegato sia rilasciato per la prima volta, una visita iniziale che comprenda una visita completa della sua struttura, del suo equipaggiamento, delle sue installazioni, delle sue attrezzature e dei suoi materiali per tutto ciò che attiene al presente Allegato;

b) delle visite periodiche ad intervalli specificati dall'Autorità ma non superiori ai cinque anni, che permettano di accertare che la struttura, l'equipaggiamento, le installazioni, le attrezzature e i materiali soddisfano completamente le disposizioni pertinenti del presente Alle-

gato; tuttavia, quando la durata del certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) è prorogato conformemente alle disposizioni dei paragrafi 3 o 4 della norma 8 del presente Allegato, l'intervallo fra le visite periodiche può essere prolungato conseguentemente;

c) delle visite intermedie ad intervalli specificati dall'Autorità ma non superiori a trenta mesi che permettono di accertare che il materiale e i sistemi di pompaggio e di tubazioni, in particolare i dispositivi di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi, i separatori d'acqua e di idrocarburi e i sistemi di filtraggio degli idrocarburi, sono in tutti i punti conformi alle disposizioni pertinenti del presente Allegato e funzionanti. Queste visite intermedie devono essere attestate sul certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) rilasciato in base alla norma 5 del presente Allegato.

2. Per quanto concerne le navi che non sono soggette alle disposizioni del paragrafo 1 della presente norma, l'Autorità determina le misure da adottare perché siano rispettate le disposizioni applicabili del presente Allegato.

3. Le visite di una nave, per quanto attiene all'applicazione delle disposizioni del presente Allegato, vengono effettuate da funzionari dell'Autorità. Tuttavia l'Autorità può incaricare delle visite, sia degli ispettori nominati a tale scopo, sia degli organismi da essa accettati. In tutti i casi, l'Autorità interessata si rende pienamente garante della completa esecuzione e dell'efficacia delle visite.

4. Dopo una qualsiasi delle visite della nave previste nella presente norma, non deve essere apportato alcun cambiamento importante di natura diversa da una semplice sostituzione dell'equipaggiamento o delle installazioni, senza l'autorizzazione dell'Autorità, alla sua struttura, all'equipaggiamento, alle installazioni, alle attrezzature o ai materiali che sono stati oggetto della visita.

Norma 5.

Rilascio dei certificati.

1. Un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973), dopo la visita effettuata conformemente alle disposizioni della norma 4 del presente Allegato, viene rilasciato ad ogni petroliera la cui stazza lorda sia uguale o superiore a 150 tonnellate e ad ogni nave con stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, che effettui dei viaggi verso porti o terminali al largo situati entro i limiti della giurisdizione di altre Parti della Convenzione. Per quanto riguarda le navi esistenti, tale disposizione diviene applicabile dodici mesi dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione.

2. Tale certificato viene rilasciato, sia dall'Autorità sia da un agente o da un organismo debitamente autorizzato. In tutti i casi, l'Autorità assume la piena responsabilità del certificato.

Norma 6.

Rilascio di un certificato da parte di un altro Governo.

1. Il Governo di una Parte della Convenzione può, a richiesta dell'Autorità, far visitare una nave; se esso ritiene che le disposizioni del presente Allegato sono osservate, rilascia alla nave un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) o ne autorizza il rilascio conformemente al presente Allegato.

2. Una copia del certificato ed una copia del rapporto della visita dovranno essere inviate, appena possibile, all'Autorità richiedente.

3. Un certificato così rilasciato comporta una dichiarazione che attesti che è stato rilasciato su richiesta dell'Autorità; esso ha lo stesso valore e viene accettato alle stesse condizioni di un certificato rilasciato in applicazione della norma 5 del presente Allegato.

4. Non verrà rilasciato alcun certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) ad una nave che sia autorizzata a battere bandiera di uno Stato che non sia Parte della Convenzione.

Norma 7.

Forma dei certificati.

Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) verrà redatto nella lingua ufficiale dello Stato che lo rilascia, conformemente al modello che figura all'Appendice II del presente Allegato. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese né il francese, il testo comprenderà una traduzione in una di queste lingue.

Norma 8.

Durata della validità del certificato.

1. Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) viene rilasciato per un periodo la cui durata viene fissata dall'Autorità, senza che tale durata possa superare i cinque anni a partire dalla data del rilascio, tranne nei casi previsti dai paragrafi 2, 3 e 4 della presente norma.

2. Se, alla data dello spirare del proprio certificato, una nave non si trova in un porto o terminale al largo sotto la giurisdizione della Parte della Convenzione di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, la validità del certificato può essere prorogata dall'Autorità, ma tale proroga deve tuttavia essere accordata per permettere alla nave di portare a termine il suo viaggio verso lo Stato di cui è autorizzata a battere bandiera o nel quale deve essere ispezionata, e ciò solo nel caso in cui tale misura appaia opportuna e ragionevole.

3. Nessun certificato deve essere così prorogato per un periodo superiore ai cinque mesi ed una nave che goda di una tale proroga non ha diritto, al suo arrivo nello Stato di cui è autorizzata a battere bandiera o nel porto in cui deve essere ispezionata, di lasciare tale porto o tale Stato senza avere ottenuto un nuovo certificato.

4. Un certificato che non sia stato prorogato in base alle disposizioni del paragrafo 2 della presente norma può essere prorogato dall'Autorità per un periodo di grazia che non superi di un mese la data di scadenza indicata su tale certificato.

5. Il certificato cessa di essere valido se la struttura, le attrezzature, le installazioni, i materiali e l'equipaggiamento prescritti dal presente Allegato hanno subìto delle modifiche importanti di natura diversa da una semplice sostituzione dell'equipaggiamento o delle installazioni, senza l'autorizzazione dell'Autorità, o se le visite intermedie specificate dall'Autorità in applicazione della norma 4, paragrafo 1, alinea *c*) del presente Allegato non sono state effettuate.

6. Ogni certificato rilasciato ad una nave cessa di essere valido se la nave passa a battere bandiera di un altro Stato, fatte salve le disposizioni del paragrafo 7 della presente norma.

7. Quando una nave passa a battere bandiera di un'altra Parte, il certificato resta valido per un periodo non superiore a cinque mesi, se la durata della sua validità veniva estesa ad un tale periodo, o sino alla data in cui l'Autorità rilasci un altro certificato in sostituzione, se quest'ultima data è la più vicina. Il Governo della Parte di cui la nave era precedentemente autorizzata a battere bandiera invia all'Autorità appena possibile dopo il cambiamento di bandiera, una copia del certificato di cui la nave era provvista alla data del cambiamento nonché una copia del rapporto d'ispezione, se del caso.

Capitolo II

DISPOSIZIONI RELATIVE AL CONTROLLO DELL'INQUINAMENTO.

Norma 9.

Regolamentazione degli scarichi di idrocarburi.

1. Fatte salve le disposizioni delle norme 10 e 11 del presente Allegato e del paragrafo 2 della presente norma, viene vietato ad ogni nave alla quale si applichi il presente Allegato di scaricare in mare degli idrocarburi o delle miscele di idrocarburi, tranne nel caso in cui siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) per quanto riguarda le petroliere, tranne nei casi previsti al capoverso *b*) del presente paragrafo:

i) la petroliera non si trovi in una zona speciale;

ii) la petroliera si trovi a più di 50 miglia marine dalla terra più vicina;

iii) la petroliera si trovi in navigazione;

iv) il flusso istantaneo di scarico degli idrocarburi non superi i 60 litri per miglio marino;

v) la quantità totale di idrocarburi scaricata in mare non superi, per le petroliere esistenti, 1/15.000 della quantità totale del carico particolare da cui provengono i residui e, per le petroliere nuove, 1/30.000 della quantità totale del carico particolare da cui provengono i residui; e

vi) la petroliera utilizzi, tranne nei casi previsti dalla norma 15, paragrafi 5 e 6 del presente Allegato, un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi ed un sistema di cisterne di decantazione come prescritto dalla norma 15 del presente Allegato;

b) per quanto riguarda le navi di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, diverse dalle petroliere, e per quanto concerne le petroliere, per gli scarichi dalle sentine dei locali macchine ad esclusione delle sentine dei locali pompe del carico, a meno che tali scarichi non siano mescolati con dei residui del carico di idrocarburi:

i) la nave non si trovi in una zona speciale;

ii) la nave si trovi a più di 12 miglia marine dalla terra più vicina;

iii) la nave sia in navigazione;

iv) il contenuto degli scarichi in idrocarburi sia inferiore a 100 parti per milione; e

v) la nave utilizzi un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi, un sistema di separazione dell'acqua dagli idrocarburi, un sistema di filtraggio o un altro impianto prescritto dalla norma 16 del presente Allegato.

2. Per quanto riguarda le navi di stazza lorda inferiore o uguale a 400 tonnellate, diverse dalle petroliere, che navighino fuori delle zone speciali, l'Autorità vigila affinché siano attrezzate, nella misura del possibile e della ragionevolezza, con impianti che permettano la conservazione dei residui di idrocarburi a bordo e il loro scarico negli impianti di raccolta o in mare conformemente alle disposizioni del paragrafo 1, alinea *b*) della presente norma.

3. Ogni qualvolta vengano osservate delle tracce visibili di idrocarburi alla superficie o sotto la superficie dell'acqua nell'immediata prossimità di una nave o della sua scia, i Governi delle Parti della Convenzione, nella misura in cui possono ragionevolmente farlo, indagano rapidamente sui fatti che permettano di stabilire se vi sia stata un'infrazione alle disposizioni della presente norma o alla norma 10 del presente Allegato. L'indagine verte in particolare sullo stato del vento e del mare, sulla rotta e la velocità della nave, sulle altre possibili fonti

di tracce visibili nelle vicinanze e su tutti i documenti pertinenti in cui sono registrati gli scarichi di idrocarburi.

4. Le disposizioni del paragrafo 1 della presente norma non si applicano allo scarico della zavorra pulita o separata. Le disposizioni del paragrafo 1, alinea *b*) della stessa norma non si applicano allo scarico di miscele di idrocarburi che, non diluite, abbiano un contenuto di idrocarburi non superiore alle 15 parti per milione.

5. Lo scarico in mare non deve contenere né prodotti chimici od altre sostanze in quantità o concentrazioni pericolose per l'ambiente marino, né prodotti chimici o altre sostanze utilizzate per eludere le condizioni di scarico previste dalla presente norma.

6. I residui di idrocarburi che non possono essere scaricati in mare nelle condizioni enunciate nei paragrafi 1, 2 e 4 della presente norma dovranno essere conservati a bordo o scaricati negli impianti di raccolta.

Norma 10.

Metodi di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi dovuto alle navi in esercizio nelle zone speciali.

1. Ai fini del presente Allegato, le zone speciali sono la zona del Mare Mediterraneo, la zona del Mar Baltico, la zona del Mar Nero, la zona del Mar Rosso e la « zona dei Golfi », che sono definite nel modo seguente:

a) Per zona del Mare Mediterraneo, si intende il Mare Mediterraneo propriamente detto con i golfi ed i mari che esso comprende, limitata, verso il Mar Nero dal 41° parallelo Nord e limitata ad Ovest, dallo stretto di Gibilterra, dal meridiano 5°36' Ovest.

b) Per zona del Mar Baltico, si intende il Mar Baltico propriamente detto nonchè il Golfo di Botnia, il Golfo di Finlandia e l'accesso al Mar Baltico limitato dal parallelo di Skagen, nello Skagerrak (57°44,8' Nord).

c) Per zona del Mar Nero, si intende il Mar Nero propriamente detto nonché il Mar d'Azov, limitata dalla parte del Mediterraneo dal 41° parallelo Nord.

d) Per zona del Mar Rosso, si intende il Mar Rosso propriamente detto, nonché i golfi di Suez e di Aqaba, limitata a sud della lossodromia che collega Ras Siyan (12°8,5' Nord, 43°19,6 Est) e Husn Murad (12°40,4' Nord, 43°30,2' Est).

e) Per « zona dei Golfi » si intende la zona marittima situata a Nord-Ovest della lossodromia che collega Ras al Hadd (22°30' Nord, 59°48' Est) e Ras Al Fasteh (25°04' Nord. 61°25' Est).

2. *a*) Fatte salve le disposizioni contenute nella norma 11 del presente Allegato, è vietato ad ogni petroliera, nonché ad ogni altra nave di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate, di scaricare in mare

idrocarburi o miscele di idrocarburi mentre si trova in una zona speciale.

b) Mentre si trovano in una zona speciale, tali navi conservano a bordo la totalità dei residui di idrocarburi e delle morchie nonché tutte le acque di zavorra inquinate e le acque di lavaggio delle cisterne, non scaricandole che negli impianti di raccolta.

3. *a*) Fatte salve le disposizioni contenute nella norma 11 del presente Allegato, è vietato ad ogni nave di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate di scaricare in mare idrocarburi o miscele di idrocarburi mentre si trova in una zona speciale, a meno che il contenuto di idrocarburi degli scarichi non superi, senza essere diluito, 15 parti per milione o anche ove siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

i) la nave si trovi in navigazione;

ii) il contenuto degli scarichi in idrocarburi sia inferiore a 100 parti per milione; e

iii) lo scarico abbia luogo il più lontano possibile dalla terra e in ogni caso, a non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina.

b) Lo scarico in mare non deve contenere né prodotti chimici od altre sostanze in quantità o in concentrazioni pericolose per l'ambiente marino, né prodotti chimici od altre sostanze utilizzate per eludere le condizioni di scarico previste dalla presente norma.

c) I residui di idrocarburi che non possono essere scaricati in mare alle condizioni enunciate al capoverso *a*) del presente paragrafo dovranno essere conservati a bordo o scaricati in impianti di raccolta.

4. Le disposizioni della presente Norma non si applicano allo scarico di zavorra pulita o separata.

5. Nessuna disposizione della presente Norma vieta ad una nave di cui solo una parte del tragitto si trovi in una zona speciale di effettuare degli scarichi fuori della zona speciale conformemente alle disposizioni contenute nella Norma 9 del presente Allegato.

6. Ogni qualvolta siano osservate delle tracce visibili di idrocarburi alla superficie o sotto la superficie dell'acqua in prossimità immediata di una nave o della sua scia, i Governi delle Parti della Convenzione, nella misura in cui possono ragionevolmente farlo, indagano rapidamente sui fatti che permettono di stabilire se vi sia stata un'infrazione alle disposizioni della presente Norma o della Norma 9 del presente Allegato. L'indagine verte in particolare sullo stato del vento e del mare, sulla rotta e la velocità della nave, sulle altre possibili fonti di tracce visibili nelle vicinanze e su tutti i documenti pertinenti nei quali sono registrati gli scarichi di idrocarburi.

7. Impianti di raccolta nelle zone speciali:

a) Zona del Mare Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar Baltico:

i) i Governi delle Parti della Convenzione che siano rivieraschi di una qualsiasi zona speciale si impegnano a fare installare non oltre

il 1° gennaio 1977, in tutti i terminali di carico di idrocarburi e in tutti i porti di riparazione della zona speciale, degli impianti in grado di ricevere e di trattare tutta la zavorra inquinata e tutte le acque di lavaggio delle cisterne delle petroliere. Inoltre, tutti i porti della zona speciale devono essere provvisti di impianti sufficienti per ricevere gli altri residui e miscele di idrocarburi di tutte le navi. La capacità di tali impianti deve essere sufficiente a soddisfare le necessità delle navi che li utilizzano senza imporre loro anormali ritardi.

ii) I Governi delle Parti la cui giurisdizione si estende ad ingressi di vie di navigazione marittima di scarsa profondità che potrebbero richiedere una riduzione del pescaggio della nave scaricando della zavorra, si impegnano fare installare gli impianti di cui al capoverso *a)* i) del presente paragrafo, restando inteso che le navi che devono scaricare dei residui o della zavorra inquinata possano subire un certo ritardo.

iii) Durante il periodo che trascorrerà tra la data di entrata in vigore della presente Convenzione (se tale data è anteriore al 1° gennaio 1977) e il 1° gennaio 1977, le navi che si trovino nella zona speciale devono uniformarsi alle disposizioni contenute nella Norma 9 del presente Allegato. Tuttavia, i Governi delle Parti che siano rivieraschi di una qualsiasi delle zone speciali di cui al presente capoverso possono fissare una data anteriore al 1° gennaio 1977 ma posteriore alla data di entrata in vigore della presente Convenzione, a partire dalla quale le disposizioni della presente Norma relative alle zone speciali in questione divengano efficaci:

1) se tutti gli impianti di raccolta voluti sono pronti alla data così fissata; e

2) con la riserva che le Parti interessate notifichino la data così fissata all'Organizzazione con almeno sei mesi di anticipo, perché questa venga comunicata alle altre Parti.

iv) A partire dal 1° gennaio 1977 o dalla data anteriore fissata conformemente alle disposizioni del punto *a)* iii) del presente paragrafo, le Parti devono notificare all'Organizzazione, perché vengano trasmessi alle Parti interessate, tutti i casi in cui esse ritengano gli impianti insufficienti.

b) Zona del Mar Rosso e « zona dei Golfi »:

i) I Governi delle Parti che siano rivieraschi delle zone speciali si impegnano a fare installare, appena possibile, in tutti i terminali di carico degli idrocarburi e in tutti i porti di riparazione della zona speciale, degli impianti in grado di ricevere e di trattare tutta la zavorra inquinata e tutte le acque di lavaggio delle cisterne delle petroliere. Inoltre, tutti i porti della zona speciale devono essere forniti di impianti sufficienti per ricevere gli altri residui e le miscele di idrocarburi di tutte le navi. La capacità di tali impianti deve essere sufficiente a soddisfare le necessità delle navi che li utilizzano senza imporre loro anormali ritardi.

ii) I Governi delle Parti la cui giurisdizione si estende ad ingressi di vie di navigazione marittima di scarsa profondità che potrebbero richiedere una riduzione del pescaggio della nave scaricando della zavorra, si impegnano a fare installare gli impianti di cui al punto *b*) i) del presente paragrafo, restando inteso che le navi che devono scaricare dei residui o della zavorra inquinata possano subire un certo ritardo.

iii) Tutti i Governi delle Parti interessate devono notificare all'Organizzazione le misure che essi hanno adottato in applicazione delle disposizioni dei punti *b*) i) e ii) del presente paragrafo. L'Organizzazione, appena abbia ricevuto delle notifiche sufficienti, fisserà la data in cui entreranno in vigore le disposizioni della presente Norma per la zona in questione. L'Organizzazione deve notificare a tutte le Parti, con almeno dodici mesi d'anticipo, la data così fissata.

iv) Durante il periodo compreso tra la data di entrata in vigore della presente Convenzione e la data come sopra stabilita, le navi che si trovano nella zona speciale devono uniformarsi alle disposizioni della Norma 9 del presente Allegato.

v) A partire da tale data, le petroliere che caricano in porti delle zone speciali di cui al presente punto *b*) ove gli impianti richiesti non sono ancora disponibili, devono uniformarsi alle disposizioni della presente Norma. Tuttavia, le petroliere che penetrino in tali zone speciali per caricare, devono cercare, nella misura del possibile, di non avere a bordo che della zavorra pulita.

vi) A partire dalla data di entrata in vigore delle disposizioni applicabili alla zona speciale considerata, le Parti devono notificare all'Organizzazione, perché li trasmettano alle Parti interessate, tutti i casi in cui esse ritengano gli impianti insufficienti.

vii) Almeno gli impianti di raccolta previsti dalla norma 12 del presente Allegato devono essere installati al 1° gennaio 1977 o entro un termine di un anno a partire dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione se tale data è posteriore.

Norma 11.

Eccezioni.

— Le Norme 9 e 10 del presente Allegato non si applicano:

a) allo scarico in mare di idrocarburi o di miscele di idrocarburi effettuato da una nave per assicurare la propria sicurezza o quella di un'altra nave, o salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico in mare di idrocarburi o di miscele di idrocarburi provenienti da un'avaria alla nave o al suo equipaggiamento:

i) a condizione che siano state prese tutte le ragionevoli precauzioni dopo l'avaria o la scoperta dello scarico per impedire o ridurre tale scarico, e

ii) tranne il caso in cui il proprietario o il comandante abbia agito con l'intenzione di provocare l'avaria o incautamente e con la consapevolezza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta; o

c) allo scarico in mare di sostanze contenenti degli idrocarburi approvato dall'Autorità, quando tali sostanze siano utilizzate per lottare contro un particolare caso di inquinamento al fine di ridurre i danni dovuti a tale inquinamento. Ogni scarico di tale natura dovrà essere sottoposto all'approvazione del Governo sotto la cui giurisdizione sia previsto che lo scarico possa avvenire.

Norma 12.

Impianti di raccolta.

1. Fatte salve le disposizioni della Norma 10 del presente Allegato, i Governi delle Parti si impegnano a provvedere all'installazione, nei terminali di carico di idrocarburi, nei porti di riparazione e negli altri porti nei quali le navi devono scaricare dei residui di idrocarburi, di impianti in grado di ricevere i residui e le miscele di idrocarburi che le petroliere e le altre navi dovrebbero ancora scaricare, e adatti alle necessità delle navi che li utilizzano, senza imporre loro anormali ritardi.

2. Gli impianti di raccolta di cui al paragrafo 1 della presente Norma devono essere installati:

a) in tutti i porti e terminali utilizzati per il carico del petrolio greggio a bordo di petroliere quando queste ultime abbiano effettuato, appena prima del loro arrivo, un viaggio con zavorra di non più di 72 ore o di non più di 1.200 miglia marine;

b) in tutti i porti o terminali dove vengono in media caricate al giorno più di 1.000 tonnellate di idrocarburi alla rinfusa diversi dal petrolio greggio;

c) in tutti i porti che abbiano dei cantieri di riparazione di navi o degli impianti di lavaggio delle cisterne;

d) in tutti i porti e terminali che ricevano navi provviste delle cisterne per residui di idrocarburi (morchie) previste dalla Norma 17 del presente Allegato;

e) in tutti i porti, per quanto riguarda le acque di sentina e gli altri residui che non possono essere scaricati conformemente alle disposizioni contenute nella Norma 9 del presente Allegato; e

f) in tutti i porti utilizzati per il carico alla rinfusa, per quanto riguarda i residui di idrocarburi provenienti dai trasportatori misti, che non possano essere scaricati conformemente alle disposizioni contenute nella Norma 9 del presente Allegato.

3. La capacità degli impianti di raccolta deve essere stabilita nel modo seguente:

a) i terminali utilizzati per il carico del petrolio greggio devono avere degli impianti di raccolta sufficienti per ricevere gli idrocarburi

e le miscele di idrocarburi che le petroliere che effettuano i viaggi descritti al paragrafo 2, *a*) della presente Norma non possano scaricare conformemente alle disposizioni del paragrafo 1, *a*) della Norma 9 del presente Allegato;

b) I porti di carico e i terminali previsti dal paragrafo 2, *b*) della presente Norma devono essere provvisti di impianti di raccolta sufficienti per ricevere gli idrocarburi e le miscele di idrocarburi che le petroliere che caricano degli idrocarburi alla rinfusa diversi dal petrolio greggio non possano scaricare conformemente alle disposizioni contenute nella Norma 9, paragrafo 1, *a*) del presente Allegato.

c) Tutti i porti provvisti di cantieri di riparazione di navi o di impianti di lavaggio delle cisterne devono essere provvisti di impianti di raccolta sufficienti per ricevere tutti i residui e le miscele di idrocarburi che restano a bordo delle navi che entrino nei detti cantieri o impianti.

d) Gli impianti installati in porti o terminali in base al paragrafo 2, *d*) della presente Norma devono avere una capacità sufficiente per ricevere tutti i residui conservati a bordo, in base alla Norma 17 del presente Allegato, dalle navi che si può ragionevolmente prevedere facciano scalo in tali porti e terminali.

e) Tutti gli impianti installati nei porti e terminali in base alle disposizioni della presente Norma devono avere una capacità sufficiente per ricevere le acque di sentina contenenti gli idrocarburi ed altri residui che non possano essere scaricati conformemente alle disposizioni contenute nella Norma 9 del presente Allegato.

f) Gli impianti installati nei porti di carico per i carichi alla rinfusa devono tener conto nel modo appropriato dei particolari problemi dei trasportatori misti.

4. Gli impianti di raccolta prescritti dai paragrafi 2 e 3 della presente Norma devono essere installati non oltre un anno dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione o il 1° gennaio 1977 se tale data è posteriore.

5. Le Parti devono notificare all'Organizzazione, perché vengano trasmessi alle Parti interessate, tutti i casi in cui esse ritengano insufficienti gli impianti previsti dalla presente norma.

Norma 13.

Petroliere fornite di cisterne per zavorra separata.

1. Ogni petroliera nuova di portata lorda uguale o superiore a 70.000 tonnellate deve essere fornita di cisterne per zavorra separata e deve uniformarsi alle disposizioni della presente norma.

2. La capacità delle cisterne per zavorra separata deve essere calcolata in modo che la nave possa essere utilizzata con tutta sicurezza in zavorra senza che sia necessario di fare ricorso alle cisterne

per idrocarburi per lo zavorramento tranne nelle condizioni previste dal paragrafo 3 della presente Norma. Tuttavia, in ogni caso, la capacità delle cisterne per zavorra separata deve essere almeno tale che in ogni condizione di zavorramento ed in ogni momento di un viaggio con zavorra, ivi compreso nella condizione corrispondente soltanto al peso scarico e alla sola zavorra separata, i pescaggi e l'assetto della nave soddisfino a ciascuna delle seguenti prescrizioni:

a) il pescaggio nel centro della nave (dm) in metri (calcolando senza prendere in considerazione la deformazione della nave) non sia inferiore a:

$$dm = 2,0 + 0,02\ L;$$

b) i pescaggi a livello delle perpendicolari anteriore e posteriore abbiano dei valori corrispondenti al pescaggio centrale (dm) stabilito al punto *a*) del presente paragrafo e ad un assetto positivo uguale o inferiore a 0,015 L; e

c) il pescaggio a livello della perpendicolare posteriore non debba in alcun caso essere inferiore al pescaggio necessario per assicurare un'immersione completa dell'elica o delle eliche.

3. Non deve in nessun caso essere trasportata della zavorra nelle cisterne per idrocarburi tranne quando le condizioni meteorologiche siano così severe da rendere necessario, a giudizio del comandante, di trasportare una quantità di zavorra supplementare nelle cisterne per idrocarburi per assicurare la sicurezza della nave. Questa zavorra supplementare deve essere trattata e scaricata conformemente alle disposizioni delle Norme 9 e 15 del presente Allegato e tale operazione iscritta nel registro degli idrocarburi di cui alla Norma 20 del presente Allegato.

4. Ogni petroliera che non sia tenuta ad essere fornita di cisterna per zavorra separata in applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 della presente Norma può, tuttavia, essere considerata come petroliera fornita di cisterne per zavorra separata a condizione che, se si tratta di una petroliera di lunghezza uguale o superiore a 150 metri, soddisfi pienamente le prescrizioni dei paragrafi 2 e 3 della presente Norma e che, ove si tratti di una petroliera di lunghezza inferiore a 150 metri, le condizioni di zavorra separata siano giudicate soddisfacenti dall'Autorità.

Norma 14.

Separazione degli idrocarburi e della zavorra.

1. Tranne che nel caso previsto dal paragrafo 2 della presente Norma nessuna zavorra deve essere trasportata in una qualsiasi delle cisterne per combustibile liquido a bordo di navi nuove di stazza lorda uguale o superiore a 4.000 tonnellate, che non siano petroliere, o a bordo di petroliere nuove di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate.

2. Quando delle condizioni eccezionali o la necessità di trasportare delle grandi quantità di combustibile liquido obbligano a trasportare della zavorra che non sia zavorra pulita in una qualsiasi delle cisterne per combustibile liquido, tale zavorra deve essere scaricata in un impianto di raccolta o in mare conformemente alle disposizioni della Norma 9 e con l'aiuto dei dispositivi previsti al paragrafo 2 della Norma 16 del presente Allegato e tale operazione deve essere iscritta, a questo effetto, nel registro degli idrocarburi.

3. Tutte le altre navi devono attenersi, nella misura del possibile e del ragionevole, alle disposizioni del paragrafo 1 della presente Norma.

Norma 15.

Conservazione degli idrocarburi a bordo.

1. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 5 e 6 della presente Norma, le petroliere di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate devono essere munite di dispositivi conformi alle disposizioni dei paragrafi 2 e 3 della presente Norma, a condizione che, nel caso di petroliere esistenti, le prescrizioni relative ai dispositivi di sorveglianza continua e di controllo dello scarico degli idrocarburi ed al sistema delle cisterne di decantazione, si applichino tre mesi dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione.

2. *a*) Devono essere previsti dei mezzi adeguati per pulire le cisterne da carico e trasferire i residui delle acque di zavorra inquinate e le acque di lavaggio della cisterna da carico in una cisterna di decantazione approvata dall'Autorità. A bordo delle petroliere esistenti, una qualsiasi delle cisterne da carico può essere adibita a cisterna di decantazione.

b) Con tale sistema, si devono prevedere dei dispositivi che permettano di trasferire i residui di idrocarburi in una cisterna di decantazione o in un complesso di cisterne di decantazione in modo che ogni effluente scaricato in mare soddisfi alle disposizioni della Norma 9 del presente Allegato.

c) Le sistemazioni della cisterna di decantazione o del complesso delle cisterne di decantazione devono avere una capacità sufficiente per poter contenere i residui generati dalle acque di lavaggio delle cisterne, i residui di idrocarburi ed i residui delle acque di zavorra inquinate, ma la loro capacità totale non deve essere inferiore al 3 per cento della capacità di trasporto di idrocarburi della nave; tuttavia, quando esistano delle cisterne per zavorra separata conformemente alla Norma 13 del presente Allegato o quando non esistano dei dispositivi analoghi agli estrattori che comportino l'uso di una quantità d'acqua supplementare oltre all'acqua di lavaggio, l'Autorità può accettare che tale capacità sia riportata al 2 per cento. Le petroliere nuove di più di

70.000 tonnellate di portata lorda sono fornite di almeno due cisterne di decantazione.

d) Le cisterne di decantazione, specialmente rispetto alla posizione delle entrate e delle uscite, e dei diaframmi e schermi ove esistano, devono essere progettate in modo da evitare eccessive turbolenze e trascinamenti degli idrocarburi o emulsioni di idrocarburi con acqua.

3. *a*) Deve essere installato un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi approvato dall'Autorità. Al momento dello studio del tipo di rivelatore di idrocarburi da incorporare in un tale dispositivo, l'Autorità tiene conto della specificazione raccomandata dall'Organizzazione (*). Il dispositivo è fornito di un apparecchio che registra in permanenza lo scarico in litri per mille e la quantità totale scaricata, o il contenuto di idrocarburi ed il tasso di scarico. Tali informazioni devono poter essere datate (giorno e ora) e devono essere conservate per almeno tre anni. Il dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi deve funzionare ogni volta che avvenga uno scarico in mare di effluente e deve permettere di arrestare automaticamente ogni scarico di miscele di idrocarburi quando il tasso istantaneo di scarico degli idrocarburi superi quello autorizzato dalla norma 9, paragrafo 1, capoverso *a*) del presente Allegato. Per qualsiasi difetto di funzionamento del dispositivo di sorveglianza continua e di controllo lo scarico si deve fermare ed una annotazione deve essere fatta sul registro degli idrocarburi. E' previsto un metodo manuale sussidiario che può essere utilizzato quando si produca un tale difetto di funzionamento ma il dispositivo difettoso deve essere riparato in modo da poter funzionare prima che la petroliera inizi il suo successivo viaggio con zavorra, a meno che essa non si rechi in un porto per la riparazione. Le petroliere esistenti devono uniformarsi a tutte le disposizioni specificate in precedenza; tuttavia, lo scarico può essere arrestato con un dispositivo manuale e il tasso di scarico può essere valutato in base alle caratteristiche delle pompe.

b) Deve essere previsto un efficace rivelatore della superficie di separazione idrocarburi/acqua, approvato dall'Autorità che permetta di determinare rapidamente e con precisione detta superfice nelle cisterne di decantazione e che sia utilizzabile nelle altre cisterne ove si effettua la separazione degli idrocarburi e dell'acqua e da dove l'effluente deve essere scaricato direttamente in mare.

c) Le istruzioni relative all'utilizzazione di questo sistema devono essere conformi alle disposizioni di un manuale su tale utilizzazione approvato dall'Autorità. Esse si applicano sia all'utilizzazione manuale che a quella automatica e devono garantire che non verranno in alcun

---

(*) Si farà riferimento alla « Raccomandazione circa le specificazioni internazionali dei separatori d'acqua e di idrocarburi e dei rivelatori di idrocarburi » adottata dall'Organizzazione con la risoluzione A 233 (VII).

momento scaricati degli idrocarburi, tranne che nelle condizioni fissate dalla norma 9 del presente Allegato (*).

4. Le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente Norma non si applicano a bordo delle petroliere di stazza lorda inferiori a 150 tonnellate, ove il controllo degli scarichi di idrocarburi previsto dalla Norma 9 del presente Allegato avvenga mediante la conservazione a bordo degli idrocarburi e il successivo scarico di tutte le acque di lavaggio inquinate negli impianti di raccolta; viene iscritta nel registro degli idrocarburi la quantità totale degli idrocarburi e dell'acqua utilizzata per il lavaggio e mandata nella cisterna di stoccaggio. Questa quantità totale deve essere scaricata negli impianti di raccolta a meno che non siano adottate delle disposizioni appropriate per verificare che l'effluente scaricato in mare soddisfi alle disposizioni della Norma 9 del presente Allegato.

5. L'Autorità può esentare dall'applicazione delle disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente Norma ogni petroliera che non effettui che dei viaggi di 72 ore o meno e non si allontani di più di 50 miglia dalla terra più vicina, con la riserva che la petroliera non sia tenuta a possedere un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973) e che non ne sia realmente in possesso. Non viene accordata alcuna esenzione che a condizione che la petroliera conservi a bordo tutte le miscele di idrocarburi per scaricarle successivamente in impianti di raccolta e a condizione che l'Autorità si sia accertata che gli impianti disponibili per ricevere tali miscele di idrocarburi siano adeguati.

6. Quando a giudizio dell'Organizzazione, è impossibile di ottenere il materiale prescritto dalla norma 9, paragrafo 1 *a*) vi) del presente Allegato e specificato nel paragrafo 3 *a*) della presente Norma per la sorveglianza continua degli scarichi di prodotti raffinati leggeri (idrocarburi bianchi), l'Autorità può sospendere l'applicazione di tale prescrizione, a condizione che lo scarico non sia autorizzato che quando viene effettuato in base alle procedure fissate dall'Organizzazione che soddisfino le condizioni enunciate nella norma 9, paragrafo 1 *a*) del presente Allegato, ad eccezione di quella relativa all'utilizzazione di un sistema di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi. L'Organizzazione riesamina la questione del materiale disponibile almeno ogni 12 mesi.

7. Le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente norma non si applicano alle petroliere che trasportano asfalto, ed in tal caso il controllo previsto dalla Norma 9 del presente Allegato viene effet-

---

(*) Si farà riferimento al « Clean Seas Guide for Oil Tankers » (Raccolta di norme per la pulizia dei mari e l'uso di navi-cisterna) pubblicata dalla Camera internazionale della Marina mercantile e dall'Oil Companies International Marine Forum.

tuato mediante la conservazione dei residui di asfalto a bordo e lo scarico successivo in impianti di raccolta, di tutte le acque di lavaggio inquinate.

Norma 16.

Dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi e separatore d'acqua e di idrocarburi.

1. Qualsiasi nave di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate deve essere fornita di un separatore d'acqua e di idrocarburi o di un sistema di filtrazione conforme alle disposizioni del paragrafo 6 della presente Norma. Una tale nave, che trasporti grandi quantità di combustibile liquido, deve uniformarsi alle disposizioni del paragrafo 2 della presente Norma e del paragrafo 1 della Norma 14.

2. Qualsiasi nave di stazza lorda uguale o superiore a 10.000 tonnellate deve essere fornita:

a) in aggiunta ai dispositivi previsti dal paragrafo 1 della presente Norma, di un dispositivo di sorveglianza continua e di controllo degli scarichi di idrocarburi che sia conforme alle disposizioni del paragrafo 5 della presente Norma; o

b) in alternativa a quanto prescritto al paragrafo 1 e al paragrafo 2 *a*) della presente Norma, di un separatore d'acqua e di idrocarburi che sia conforme alle disposizioni del paragrafo 6 della presente Norma e di un sistema di filtrazione che sia conforme alle disposizioni del paragrafo 7 della presente Norma.

3. Per quanto attiene alle navi di stazza lorda inferiore a 400 tonnellate, l'Autorità vigila affinché tali navi siano fornite, nella misura del possibile, di impianti che permettano di conservare a bordo gli idrocarburi o le miscele di idrocarburi o di scaricarle conformemente alle disposizioni della Norma 9 paragrafo 1 *b*) del presente Allegato.

4. Le navi esistenti dovranno conformarsi alle disposizioni dei paragrafi 1 2 e 3 della presente Norma non oltre tre anni dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione.

5. Il dispositivo di sorveglianza e di controllo deve essere del tipo approvato dall'Autorità. Al momento dello studio del tipo di rivelatore d'idrocarburi da incorporare in un tale dispositivo, l'Autorità deve tener conto della specificazione raccomandata dall'Organizzazione (*).

Il dispositivo di sorveglianza deve essere fornito di un apparecchio che registri in permanenza il contenuto di idrocarburi in parti per milione. Tali informazioni devono poter essere datate (giorno e ora) e de-

---

(*) Si farà riferimento alla « Raccomandazione circa le specificazioni internazionali dei separatori d'acqua e di idrocarburi e dei rivelatori di idrocarburi » adottata dall'Organizzazione con la risoluzione A 233 (VII).

vono essere conservate per almeno tre anni. Il dispositivo di sorveglianza continua e di controllo deve funzionare ogni qualvolta avvenga uno scarico di effluente in mare e deve permettere di arrestare automaticamente ogni scarico di miscela di idrocarburi quando il contenuto di idrocarburi dell'effluente superi quello autorizzato dal paragrafo 1 *b*) della Norma 9 del presente Allegato. Ogni difetto di funzionamento del dispositivo di sorveglianza continua e di controllo deve far arrestare lo scarico e deve essere registrato nel Registro degli Idrocarburi. Il dispositivo difettoso deve essere riparato in modo da poter funzionare prima che la nave risalpi, a meno che essa non sia diretta ad un porto di riparazione. Le navi esistenti si devono uniformare a tutte le disposizioni succitate; tuttavia, lo scarico può essere anche arrestato da un dispositivo azionato manualmente.

6. Il separatore d'acqua e di idrocarburi o il sistema di filtrazione devono essere del tipo approvato dall'Autorità e concepiti in modo che ogni miscela di idrocarburi scaricata in mare dopo essere passata per il separatore o il sistema di filtraggio abbia un tenore di idrocarburi che non superi le 100 parti per milione. Al momento dell'esame delle caratteristiche del sistema, l'Autorità deve tener conto delle specificazioni raccomandate dall'Organizzazione (*).

7. Il sistema di filtrazione previsto al paragrafo 2 *b*) della presente Norma deve essere del tipo approvato dall'Autorità e concepito in modo da ricevere gli scarichi del separatore e da produrre un effluente il cui contenuto di idrocarburi non superi le 15 parti per milione. Esso deve essere fornito di un dispositivo d'allarme che avverta nel momento in cui tale percentuale rischia di essere superata.

Norma 17.

Cisterne per residui di idrocarburi (morchie).

1. Ogni nave di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate deve essere fornita di una o più cisterne di sufficiente capacità, tenuto conto del tipo di macchine e della durata del viaggio, per ricevere i residui di idrocarburi (morchie) che non è possibile eliminare altrimenti uniformandosi alle prescrizioni del presente Allegato, quali quelli che provengono dalla depurazione dei combustibili liquidi e degli olii lubrificanti e dagli stillicidi di idrocarburi nei locali macchine.

2. A bordo delle navi nuove, tali cisterne devono essere progettate e costruite in modo da facilitare la pulizia e lo scarico dei residui negli impianti di raccolta. Le navi esistenti devono uniformarsi alla presente disposizione nella misura del possibile e del ragionevole.

(*) Si farà riferimento alla «Raccomandazione circa le specificazioni internazionali dei separatori d'acqua e di idrocarburi e dei rivelatori di idrocarburi» adottata dall'Organizzazione con la risoluzione A 233 (VII).

Norma 18.

Impianti di pompaggio, delle tubazioni e degli scarichi a bordo delle petroliere.

1. In ogni petroliera deve essere installato sul ponte scoperto e su entrambi i lati della nave un collettore di scarico che si possa collegare con gli impianti di raccolta per lo scarico delle acque di zavorra inquinata o delle acque contenenti idrocarburi.

2. In ogni petroliera, le tubazioni per gli scarichi di effluente in mare autorizzati dalla Norma 9 del presente Allegato devono sfociare sul ponte scoperto o su un lato della nave al di sopra della linea di galleggiamento nelle condizioni di massimo zavorramento. Si può accettare che le tubazioni siano disposte in modo diverso per permettere gli scarichi nelle condizioni autorizzate dai sottoparagrafi *a*) e *b*) del paragrafo 4 della presente Norma.

3. A bordo di ogni petroliera nuova deve essere previsto un comando che permetta di interrompere lo scarico di effluente in mare a partire da un luogo situato sul ponte superiore o sopra di esso, dal quale si possa esercitare una sorveglianza visiva sul collettore previsto al paragrafo 1 della presente Norma, quando questo è in servizio, e sull'effluente quando viene scaricato dalle tubazioni previste dal paragrafo 2 della presente Norma. Non è necessario avere un comando che permetta di interrompere lo scarico nel luogo stesso da cui si esercita tale sorveglianza, se esiste un sistema efficace e sicuro di comunicazione quale un sistema di comunicazioni telefoniche o per radio fra il luogo dal quale si esercita la sorveglianza e l'ubicazione del comando degli scarichi.

4. Tutti gli scarichi si devono effettuare sopra la linea di galleggiamento salvo le seguenti eccezioni:

a) gli scarichi di zavorra pulita e di zavorra separata possono essere effettuati sotto la linea di galleggiamento nei porti o nei terminali al largo;

b) le navi esistenti che non possono, senza subire modifiche, scaricare della zavorra separata al disopra della linea di galleggiamento, lo possono fare sotto la linea di galleggiamento, a condizione che un esame della cisterna effettuato immediatamente prima dello scarico non abbia rivelato alcuna presenza di idrocarburi.

Norma 19.

Raccordo normalizzato di collegamento delle tubazioni di scarico.

Al fine di permettere il raccordo delle tubazioni degli impianti di raccolta alle tubazioni della nave destinate allo scarico dei residui provenienti dalle sentine di macchina, le une e le altre devono essere

fornite di raccordi di collegamento normalizzati aventi dimensioni conformi a quelle che figurano nella seguente tabella:

Dimensioni normalizzate delle flange dei raccordi di collegamento dei tubi di scarico.

DESCRIZIONE	DIMENSIONI
Diametro esterno . . .	215 mm
Diametro interno	A seconda del diametro esterno della tubazione
Diametro del circolo dei centri dei bulloni	183 mm
Feritoie nella flangia	6 fori di 22 mm di diametro posti ad uguale distanza sul circolo dei centri dei bulloni, scanalati verso la periferia della flangia. Larghezza delle feritoie 22 mm.
Spessore della flangia . .	20 mm
Bulloni e dadi quantità, diametro	6, ognuno di 20 mm di diametro e di lunghezza adeguata

La flangia è concepita per ricevere delle tubature di diametro esterno che arrivi sino a 125 mm e deve essere in acciaio o altro materiale equivalente, di faccia piana, munita di un giunto in materiale impermeabile agli idrocarburi; la flangia e il giunto devono essere concepiti per una pressione di servizio di 6 kg/cm².

Norma 20.

Registro degli idrocarburi.

1. Per tutte le petroliere di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate e per tutte le navi, diverse dalle petroliere, di stazza lorda uguale o superiore a 400 tonnellate deve essere tenuto un registro degli idrocarburi che può essere o meno inserito nel regolamentare libro di bordo, nella forma prevista nell'Appendice III del presente Allegato.

2. Deve essere fatta menzione, sul registro degli idrocarburi, per ciascuna delle cisterne della nave, ogni volta che a bordo della nave si provveda ad una qualsiasi delle seguenti operazioni:

a) petroliere

i) presa a bordo di un carico di idrocarburi;

ii) travaso interno di un carico di idrocarburi nel corso di un viaggio;

iii) apertura o chiusura, prima e dopo le operazioni di carico e scarico, delle valvole o di ogni dispositivo analogo che colleghi fra loro le cisterne per il carico;

iv) apertura o chiusura dei mezzi di comunicazione tra le tubazioni per il carico e le tubazioni di zavorra di acqua di mare;

v) apertura o chiusura delle valvole sui fianchi della nave, prima, durante e dopo le operazioni di carico e scarico;

vi) scarico del carico di idrocarburi;

vii) zavorramento delle cisterne del carico;

viii) pulizia delle cisterne del carico;

ix) scarico delle acque di zavorra ad eccezione di quelle provenienti dalle cisterne per zavorra separata;

x) scarico delle acque delle cisterne di decantazione;

xi) eliminazione dei residui;

xii) scarico delle acque di sentina che si sono accumulate nei locali macchine in porto e scarico normale in mare delle acque di sentina dei locali macchine;

b) altre navi

i) zavorramento o pulizia delle cisterne per combustibile o degli spazi per il carico destinati agli idrocarburi;

ii) scarico delle acque di zavorra o delle acque di lavaggio delle cisterne di cui alla lettera i) del presente capoverso;

iii) eliminazione dei residui;

iv) scarico delle acque di sentina che si sono accumulate nella sezione macchine in porto e scarico di routine in mare delle acque di sentina della sezione macchine.

3. In caso di scarico di idrocarburi o di miscele di idrocarburi ai sensi della norma 11 del presente Allegato, o in caso di scarico accidentale o di altro scarico eccezionale che sia oggetto delle eccezioni previste dalla detta norma, le circostanze ed i motivi dello scarico vengono annotati nel registro degli idrocarburi.

4. Ciascuna delle operazioni di cui al precedente paragrafo 2 è, appena possibile, annotata integralmente nel registro degli idrocarburi, in modo che tutte le annotazioni corrispondano alle operazioni registrate. Ogni sezione del registro viene firmata dall'ufficiale o dagli ufficiali responsabili delle dette operazioni, e controfirmata dal comandante della nave. Le annotazioni vengono fatte in una lingua ufficiale dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera, e per le navi che hanno un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (1973), in inglese o in francese. In caso di controversia o di divario, prevalgono le annotazioni scritte in una lingua ufficiale dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

5. Il registro degli idrocarburi viene conservato in luogo facilmente accessibile per gli esami in ogni ragionevole momento e, salvo per le navi a rimorchio senza equipaggio, si deve trovare a bordo della nave. Deve essere conservato, per un periodo di tre anni dopo l'ultima annotazione.

6. L'autorità competente di un Governo di una Parte della Convenzione può esaminare il registro degli idrocarburi a bordo di ogni nave cui si applichi il presente Allegato, mentre essa si trova in uno dei suoi porti od in uno dei suoi terminali al largo. Può farne delle copie ed esigerne l'autenticazione dal comandante della nave. Ogni copia autenticata dal comandante della nave può, in caso di azione penale, essere presentata in giudizio come prova dei fatti riferiti nel registro degli idrocarburi. L'ispezione del registro degli idrocarburi e l'esecuzione delle copie autenticate da parte delle autorità competenti, sulla base delle disposizioni del presente paragrafo, dovranno essere effettuate nel modo più rapido possibile senza che la nave subisca degli indebiti ritardi.

Norma 21.

Disposizioni speciali da applicare alle piattaforme per la perforazione ed alle altre piattaforme.

Le piattaforme per la perforazione fisse o galleggianti, quando ricercano, sfruttano o trattano al largo le risorse minerali dei fondi marini od oceanici e le altre piattaforme seguono le disposizioni del presente Allegato che si applicano alle navi di stazza lorda eguale o maggiore di 400 tonnellate diverse dalle petroliere a condizione che:

a) siano munite per quanto sia possibile, degli impianti richiesti dalle Norme 16 e 17 del presente Allegato, e

b) tengano una registrazione, in una forma accettata dall'Autorità, di tutte le operazioni che comportino scarichi di idrocarburi o di miscele di idrocarburi.

c) sia proibito lo scarico nelle aree speciali, fatto salvo quanto previsto dalla Norma 11 del presente allegato, di idrocarburi o di miscele di idrocarburi, eccetto quando il contenuto di idrocarburi dello scarico, senza diluzione, non ecceda 15 parti per milione.

Capitolo III

PRESCRIZIONE PER RIDURRE AL MINIMO L'INQUINAMENTO DA IDROCARBURI DA PARTE DI PETROLIERE DOVUTO AD AVARIE AI FIANCHI O AL FONDO.

Norma 22.

Ipotesi relativa alle avarie.

1. Per calcolare le ipotetiche fughe di idrocarburi dalle petroliere si assumono come segue le tre dimensioni dell'estensione dell'avaria

di un parallelepipedo nel bordo e nel fondo della nave. In quest'ultimo caso, si sono considerate due distinte condizioni di avaria applicate separatamente alle parti indicate della petroliera.

a) Avarie ai fianchi

i) Lunghezza (l_c):	$\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$	o 11,5 metri (il valore minore)
ii) Profondità (t_c): (misurata entro bordo dal fianco della nave ad angolo retto col piano longitudinale di simmetria, al livello corrispondente al bordo libero estivo assegnato)	$\frac{B}{5}$	o 14,5 metri (il valore minore)
iii) Altezza (v_c):		a partire dalla linea di costruzione verso l'alto senza limite

b) Avaria al fondo

	Per 0,3 L dalla perpendicolare avanti della nave	Per altre parti avanti della nave
i) lunghezza (l_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ o 5 metri (il valore minore)
ii) Profondità (t_s):	$\frac{B}{6}$ o 10 metri (il valore minore, ma non meno di 5 metri)	5 metri
iii) Altezza a partire dalla linea di costruzione (v_s):	$\frac{B}{15}$ o 6 metri (il valore minore)	

2. Ovunque figurino nel presente Capitolo i simboli utilizzati nella presente Norma, essi hanno il significato definito nella presente Norma.

Norma 23.

Ipotetiche fughe di idrocarburi.

1. Le ipotetiche fughe di idrocarburi dovute alle avarie ai fianchi (0_c) e al fondo (0_s) sono calcolate con l'ausilio delle seguenti formule che si riferiscono ai compartimenti danneggiati in un punto qualunque della lunghezza della nave, nella misura definita nella Norma 22 del presente Allegato.

a) Avarie ai fianchi:

$$0_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad (I)$$

b) Avarie al fondo:

$$0_s = \frac{1}{3}\left(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i\right) \qquad (II)$$

In tali formule:

W_i = volume in metri cubi di una cisterna laterale che si considera rotta dopo l'ipotetica avaria menzionata dalla Norma 22 del presente Allegato; nel caso di una cisterna di zavorra separata, W_i può esser considerato eguale a zero;

C_i = volume in metri cubi di una cisterna centrale che si considera rotta dopo l'ipotetica avaria menzionata dalla Norma 22 del presente Allegato; nel caso di una cisterna di zavorra separata, C_i può essere considerato eguale a zero;

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$, quando b_i è eguale o maggiore di t_c, K_i deve essere considerato eguale a zero;

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$, quando h_i è eguale o maggiore di v_s, Z_i deve essere considerato eguale a zero;

b_i = larghezza in metri della cisterna laterale in questione, misurata entro bordo dal fianco della nave ad angolo retto col piano longitudinale di simmetria, al livello corrispondente al bordo libero estivo assegnato;

h_i = altezza minima in metri del doppio fondo in questione; quando non vi siano doppi fondi, h_i deve essere considerato eguale a zero.

Ovunque figurino nel presente capitolo i simboli che sono utilizzati nel presente paragrafo, essi hanno il significato definito nel presente paragrafo.

2. Quando fra due cisterne laterali di idrocarburi esistano uno spazio vuoto o una cisterna di zavorra separata la cui lunghezza sia minore della lunghezza l_c definita nella Norma 22 del presente Allegato, il valore 0_c della formula (I) si può calcolare prendendo il volume W_i eguale al volume effettivo di una delle due cisterne adiacenti allo spazio considerato (quando esse abbiano la stessa capacità), o della più piccola di esse (quando non abbiano la stessa capacità) moltiplicato per S_i definito di seguito, e prendendo per tutte le altre cisterne laterali interessate dall'avaria il valore del volume totale effettivo.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

In tale formula:

l_i = lunghezza in metri dello spazio vuoto o della cisterna di zavorra separata considerata.

3. *a)* Devono essere prese in considerazione solo le cisterne di doppio fondo che sono vuote o che trasportano acqua pulita quando le cisterne che stanno sopra di esse contengono carico.

b) Quando il doppio fondo non si estende per tutta la lunghezza e tutta la larghezza della cisterna in questione, si calcola che non vi sia doppio fondo ed il volume della cisterna sopra la zona dell'avaria al fondo deve essere incluso nella formula (II), anche se la cisterna non è considerata rotta a causa della presenza di tale doppio fondo parziale.

c) Nel calcolo del valore h_i non occorre tener conto dei pozzetti di aspirazione se essi non hanno una superficie eccessiva e la loro profondità è minima nei confronti di quella della cisterna, in ogni caso non superiore alla metà di quella del doppio fondo. Se la profondità di un pozzetto supera la metà di quella del doppio fondo, h_i deve essere preso eguale all'altezza del doppio fondo meno quella del pozzetto.

Le tubazioni relative ai pozzetti, se installate all'interno del doppio fondo, devono essere munite di valvole o altri dispositivi di chiusura dove esse penetrano nella cisterna servita, in modo da impedire, nel caso di danno alle tubazioni, qualsiasi perdita di idrocarburi. Dette tubazioni devono essere poste alla maggior altezza possibile dal fasciame del fondo. In mare, quando le cisterne contengono degli idrocarburi, le valvole devono essere sempre chiuse. Possono essere aperte soltanto quando sia necessario un trasferimento di carico per ristabilire l'assetto della nave.

4. Quando l'avaria al fondo interessa simultaneamente quattro cisterne centrali, il valore 0_s può essere calcolato con la seguente formula:

$$0_s = \frac{1}{4}\left(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i \right) \qquad \text{(III)}$$

5. Una Autorità può riconoscere un impianto di travaso installato su una nave atto a ridurre una perdita di idrocarburi, in caso di avaria al fondo, avente una forte potenza di aspirazione di emergenza in ogni cisterna di carico e che permetta di trasferire gli idrocarburi da una o più delle cisterne danneggiate alle cisterne di zavorra separate o ad altre cisterne del carico disponibile se ci si può assicurare che tali cisterne abbiano vuoto sufficiente. Il riconoscimento della validità di tale impianto dovrebbe essere basato sulla possibilità di travasare nel tempo di due ore un volume di idrocarburi eguale alla metà della capacità della più grande delle cisterne danneggiate e sulla possibilità che le cisterne di zavorra o del carico possano ricevere una quantità equivalente di idrocarburi. Inoltre, l'Autorità non può adottare tale ipotesi che per autoriz-

zare il calcolo di 0_s secondo la formula (III). Le tubazioni di aspirazione devono essere installate ad una altezza almeno non inferiore a quella dell'avaria al fondo v_s. L'Autorità deve comunicare all'Organizzazione le informazioni relative alle misure che adotta per favorirne la diffusione tra le altre Parti della Convenzione.

Norma 24.

Disposizione delle cisterne di carico e limitazione delle loro dimensioni.

1. Tutte le petroliere nuove dovranno adempiere alle disposizioni della presente Norma. Tutte le petroliere appartenenti ad una delle seguenti due categorie dovranno, nel termine di due anni a partire dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione, adempiere alle disposizioni della presente Norma:

a) le petroliere consegnate dopo il 1° gennaio 1977; o

b) le petroliere cui si applicano entrambe le seguenti condizioni:

i) consegna non posteriore al 1° gennaio 1977; e

ii) contratto di costruzione firmato dopo il 1° gennaio 1974 o, in caso di mancanza di contratto di costruzione, chiglia impostata (o corrispondente stadio di costruzione) dopo il 30 giugno 1974.

2. Le dimensioni e la disposizione delle cisterne delle navi cisterna devono essere tali che le ipotetiche fughe di idrocarburi 0_c od 0_s, calcolate come prescrive la Norma 23 del presente Allegato, non superino in nessun punto della lunghezza della nave i 30.000 metri cubi o 400 $\sqrt[3]{DW}$ (il maggiore dei due valori) con un massimo di 40.000 metri cubi.

3. Il volume di ogni cisterna laterale del carico degli idrocarburi in una petroliera non deve superare il settantacinque per cento dei limiti previsti nel paragrafo 2 della presente Norma per quanto concerne le ipotetiche fughe di idrocarburi. Il volume di ogni cisterna centrale non deve essere superiore a 50.000 metri cubi. Tuttavia, a bordo delle petroliere munite di cisterne di zavorra separate come definite nella Norma 13 del presente Allegato, il volume ammissibile di una cisterna laterale posta fra due cisterne per zavorra separate ciascuna di una lunghezza superiore a l_c può essere aumentato fino al limite massimo previsto per le ipotetiche fughe di idrocarburi, purché la larghezza delle cisterne laterali superi il valore di t_c.

4. La lunghezza di ogni cisterna del carico non deve essere maggiore di 10 metri o di uno dei seguenti valori (si deve assumere il valore più elevato):

a) se non vi sono paratie longitudinali:

0,1L

b) quando vi sia una sola paratia longitudinale sul piano di simmetria:

0,15L

c) quando vi siano due o più serie di paratie longitudinali:

i) per le cisterne laterali:

0,2L

ii) per le cisterne centrali:

1) se $\frac{b_i}{B}$ è uguale o maggiore di 1/5:

0,2L

2) se $\frac{b_i}{B}$ è minore di 1/5:

— se non esistono paratie longitudinali nel piano di simmetria:

$$\left(0,5\ \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L$$

— se vi è una paratia longitudinale nel piano di simmetria:

$$\left(0,25\ \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$

5. Per non superare i limiti di volume stabiliti nei paragrafi 2, 3 e 4 della presente Norma, quale che sia il tipo approvato di sistema di travaso del carico che è stato messo in opera, quando tale sistema colleghi fra loro un numero di cisterne eguale o maggiore di due, tali cisterne dovranno poter essere separate mediante valvole od altri dispositivi di chiusura analoghi. Durante la navigazione tali valvole o dispositivi dovranno essere chiusi.

6. Le tubazioni che traversano le cisterne del carico e che sono poste a meno di t_c da un fianco della nave o a meno di v_c dal suo fondo devono essere fornite di valvole o di analoghi dispositivi di chiusura nel punto in cui entrano in ognuna delle cisterne del carico. Tali valvole, quando le cisterne contengono degli idrocarburi dovranno essere sempre chiuse in mare, ma esse possono essere aperte soltanto quando un travaso del carico si renda indispensabile per ristabilire l'assetto della nave.

Norma 25.

Compartimentazione e stabilità.

1. Tutte le petroliere nuove, dopo aver subìto l'ipotetica avaria al fianco o al fondo definita nel paragrafo 2 della presente norma, per ogni immersione corrispondente alle effettive condizioni di carico parziale o pieno coerenti con l'assetto e la robustezza della nave, come

pure col peso specifico del carico, devono rispondere ai criteri di compartimentazione e di stabilità specificati nel paragrafo 3 della presente norma. Detta avaria deve essere considerata nel modo seguente per tutti i punti immaginabili sulla lunghezza della nave:

a) per le petroliere di lunghezza maggiore di 225 metri in ogni punto della lunghezza della nave;

b) per le petroliere di lunghezza maggiore di 150 metri ma non più di 225 metri in ogni punto della lunghezza della nave, tranne quelli dove sono interessate paratie poppiere o prodiere delimitanti il locale macchine posto a poppavia. Il locale macchine si deve considerare come compartimento allagabile unico;

c) per le petroliere di lunghezza minore di 150 metri in ogni punto della lunghezza posto fra le paratie trasversali contigue, escluso il locale macchine. Per le petroliere di lunghezza eguale o minore di 100 metri, ove non sia possibile l'applicazione di tutte le prescrizioni del paragrafo 3 della presente Norma, senza compromettere materialmente le qualità operative della nave, le Autorità possono autorizzare deroghe a dette prescrizioni.

Quando la nave non trasporta idrocarburi nelle cisterne da carico, esclusi i residui degli idrocarburi, non viene tenuto conto delle sue condizioni in zavorra.

2. Per quanto concerne l'estensione e la natura della ipotetica avaria si applicano le seguenti disposizioni:

a) le dimensioni di un'avaria al fianco o al fondo sono quelle specificate nella Norma 22 del presente Allegato, ma la lunghezza dell'avaria al fondo entro 0,3L dalla perpendicolare avanti deve essere la stessa come per l'avaria al fianco specificata nella Norma 22, paragrafo 1 *a*) i) del presente Allegato. Se un'avaria di dimensioni minori determina una situazione più grave, si prendono per l'ipotesi tali dimensioni;

b) nel caso di un'avaria che interessi delle paratie trasversali, in conformità dei casi previsti nei capoversi *a*) e *b*) del paragrafo 1 della presente Norma, la distanza che separa le paratie stagne trasversali deve essere almeno eguale alla ipotetica lunghezza dell'avaria indicata nel capoverso *a*) del presente paragrafo perché tali paratie possano essere considerate efficaci. Se tale distanza è minore, si suppone, ai fini della determinazione dei compartimenti allagati, che una o più delle paratie, entro la detta lunghezza di avaria, non esistano;

c) nel caso di avaria fra due paratie stagne trasversali contigue, come è previsto nel capoverso *c*) del paragrafo 1 della presente Norma, si suppone che nessuna delle paratie trasversali principali e nessuna delle paratie trasversali che limitano cisterne laterali o doppio fondo sia danneggiata a meno che:

i) la distanza che separa le paratie contigue sia minore della lunghezza ipotetica dell'avaria ipotizzata nell'alinea *a*) del presente paragrafo, o

ii) una delle paratie trasversali abbia uno scalino o un recesso di oltre 3,05 metri di lunghezza, posto entro l'estensione della penetrazione dell'avaria ipotizzata. Lo scalino formato dalla paratia e dal cielo del gavone cisterna di poppa non viene considerato scalino per quanto concerne la presente Norma.

d) Se entro i limiti ipotetici dell'avaria esistono dei tubi, delle condotte, dei sottopassaggi, si devono prendere delle misure per evitare che l'allagamento progressivo non si estenda per mezzo di tali tubazioni, condotte o sottopassaggi a compartimenti diversi da quelli supposti inondabili per ogni caso di avaria.

3. Si può considerare che una petroliera soddisfi i criteri di stabilità in avaria se essa adempie alle seguenti condizioni:

a) se il galleggiamento finale tenuto conto dell'abbassamento, dello sbandamento e dell'assetto è posto sotto l'orlo inferiore di qualsiasi apertura che possa permettere un allagamento progressivo. Tra tali aperture devono essere compresi i tubi per lo sfogo dell'aria e le aperture che sono chiuse con porte o portelli stagni alle intemperie. Possono essere escluse le aperture chiuse con coperti di boccaportelli stagni, portelli di carico stagni, coperchietti di portellini delle cisterne del carico che assicurano piena integrità al ponte, porte stagne a scorrimento manovrate a distanza e da oblò del tipo fisso;

b) nello stato finale di allagamento l'angolo di sbandamento dovuto all'allagamento non simmetrico non deve superare 25 gradi. Tale angolo può tuttavia raggiungere i 30 gradi se il lembo del ponte non è immerso;

c) la stabilità nello stato finale dell'allagamento deve essere calcolata e può essere considerata soddisfacente quando la curva dei bracci di stabilità presenta almeno un campo di 20 gradi dalla posizione di equilibrio con un braccio di stabilità residuo massimo di almeno 0,1 metri. L'Autorità deve tener conto del potenziale pericolo presentato da aperture protette o non protette che possono divenire temporaneamente immerse entro il campo di stabilità residua;

d) l'Autorità deve accertarsi che la stabilità della nave negli stati intermedi dell'allagamento sia sufficiente.

4. Si deve controllare l'adempienza alle prescrizioni del paragrafo 1 della presente Norma mediante calcoli che tengano conto delle caratteristiche di progetto della nave, delle sistemazioni, della configurazione e del contenuto dei locali danneggiati, così come della distribuzione, del peso specifico e dell'effetto di specchio libero dei liquidi trasportati. Tali calcoli sono basati sulle seguenti ipotesi:

a) si tiene conto delle cisterne vuote o parzialmente piene così come del peso specifico dei carichi trasportati e delle fughe di liquidi provenienti dai locali danneggiati;

b) vengono adottate le seguenti permeabilità:

Locali	*Permeabilità*
Adibiti a deposito	0,60
Alloggi	0,95
Macchine	0,85
Vuoti	0,95
Destinati a liquidi consumabili	0 o 0,95*
Destinati ad altri liquidi	da 0 a 0,95**

* Scegliere la permeabilità che porta alle prescrizioni più rigide.
** La permeabilità dei locali parzialmente pieni deve essere in funzione della quantità di liquido trasportata.

c) non si tiene conto della galleggiabilità delle sovrastrutture poste immediatamente sopra l'avaria al fianco. Le parti non invase di sovrastrutture poste oltre l'estensione dell'avaria possono, tuttavia, essere considerate a condizione che esse siano separate dallo spazio danneggiato mediante paratie stagne e che adempiano alle disposizioni del capoverso *a*) del paragrafo 3 della presente Norma. Le porte stagne a cerniera sono ammesse nelle paratie stagne delle sovrastrutture;

d) l'effetto di specchio libero deve essere calcolato di 5 gradi ad un angolo di sbandamento per ogni singolo compartimento. L'Autorità può chiedere o permettere che le correzioni per specchi liberi siano calcolate ad un angolo di sbandamento superiore a 5 gradi per cisterne parzialmente piene;

e) per il calcolo di correzione da fare per tener conto dell'effetto degli specchi liberi di liquidi consumabili si suppone che, per ogni tipo di liquido, almeno una coppia di cisterne trasversali o un'unica cisterna centrale abbiano specchio libero e che la cisterna o la combinazione di cisterne da considerare siano quelle per le quali l'effetto degli specchi liberi è il massimo.

5. Il comandante di ogni petroliera o la persona responsabile di una petroliera sprovvista di propulsione autonoma a cui si applichino le disposizioni del presente Allegato, dovranno essere forniti mediante una pubblicazione approvata, di:

a) informazioni per la caricazione e la distribuzione del carico da trasportare, necessarie per assicurare il rispetto delle prescrizioni della presente Norma;

b) dati sulla capacità della nave ad adempiere ai criteri di stabilità in avaria come stabiliti nella presente Norma, incluso l'effetto delle deroghe che potranno essere state accordate sulla base del capoverso *c*) del paragrafo 1 della presente Norma.

APPENDICE I

ELENCO DEGLI IDROCARBURI *

Asfalto (bitume)

Base per miscele
Asfalto per impermeabilizzazione
Bitume naturale

Idrocarburi

Olio minerale chiarificato
Petrolio grezzo
Miscele contenenti petrolio grezzo
Gasolio per motori

In base alle specificazioni americane:

Fuel Oil n. 4
Fuel Oil n. 5
Fuel Oil n. 6

In base alle specificazioni francesi:

Fuel leggero
Fuel pesante n. 1
Fuel pesante n. 2
Fuel residuo derivante da distillazione
Bitume stradale
Olio per trasformatori
Prodotti del tipo aromatico (esclusi gli oli vegetali)
Olio lubrificante e oli base lubrificante
Olio minerale
Olio per motori
Olio per impregnazione
Olio leggero per macchine tessili
Olio per turbine

Gasoli atmosferici

Diretti
Gasoli pesanti
Distillati paraffinosi
Gasolio carica per craking

Basi per carburanti

Alchilati per carburanti
Prodotti di reforming
Polimeri per benzina

Benzine

Condensati
Carburanti auto
Benzina avio

In base alle specificazioni americane:

Fuel Oil n. 1 Kerosene
Fuel Oil n. 1-D
Fuel Oil n. 2
Fuel Oil n. 2-D

In base alle specificazioni francesi:

Petrolio lampante
Petrolio lampante dearomatizzato
Fuel per riscaldamento
Fuel per riscaldamento dearomatizzato

Carburante per reattori

In base alle specificazioni americane:

JP-1 (Kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Kerosene, pesante)
Turbo-fuel
Petrolio
Acqua ragia minerale (white Sprint)

Nafta

Solvente leggero
Solvente pesante
Coupe etroite

* Questo elenco non deve essere considerato necessariamente esauriente.

APPENDICE II

Modello di certificato.

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DA IDROCARBURI (1973)

Rilasciato in base alle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi a nome del Governo

(denominazione ufficiale completa del paese)

da ....
(nome e qualifica ufficiale completi della persona competente o dell'organizzazione autorizzata in base alle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi)

Nome della nave	Numero o lettere distintive della nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

Tipo della nave:

Nave petroliera, comprese le navi a carico combinato, *

Nave per trasporto di asfalto *

Nave, non petroliera, munita di cisterne da carico soggette alle disposizioni del paragrafo 2 della Norma 2 dell'Allegato I della Convenzione *

Nave diversa da tutte quelle sopra elencate *

Nave nuova/esistente *

Data del contratto di costruzione o di grande trasformazione:

....

* Cancellare l'annotazione che non serve.

Data di impostazione della chiglia, data in cui la nave si trovava in uno stadio di costruzione similare, o data in cui è stata iniziata una grande trasformazione: ....

Data della consegna o del completamento della grande trasformazione:

....

PARTE A — TUTTE LE NAVI

La nave è equipaggiata con:

per le navi di stazza lorda eguale o maggiore di 400 tonnellate:

a) un dispositivo per la separazione di acque oleose * (capace di produrre un effluente con un contenuto di idrocarburi non superiore a 100 parti per milione).

b) un sistema di filtrazione degli idrocarburi * capace di produrre un effluente con un contenuto di idrocarburi non superiore a 100 parti per milione);

per le navi di stazza lorda eguale o maggiore di 10.000 tonnellate:

c) un sistema di segnalazione e controllo degli scarichi degli idrocarburi * [complementare dei suddetti *a*) o *b*)], o

d) un dispositivo di separazione di acque oleose e di un sistema di filtrazione degli idrocarburi * (capace di produrre un effluente con un contenuto di idrocarburi non superiore a 15 parti per milione) invece dei suddetti *a*) o *b*).

Elenco particolareggiato delle esenzioni che sono state accordate alla nave nel quadro dei paragrafi 2 e 4 *a*) della Norma 2 dell'Allegato I della presente Convenzione: ....

* Cancellare l'annotazione che non serve.

OSSERVAZIONI:

PARTE B — NAVE PETROLIERA (1) (2)

Portata lorda tonnellate metriche. — Lunghezza della nave .... metri.

---

(1) Questa parte deve essere redatta per le navi petroliere, comprese le navi a carico combinato e le navi per trasporto di asfalto, e, per i punti applicabili, per tutte le navi diverse dalle petroliere costruite ed utilizzate per il trasporto alla rinfusa di idrocarburi con capacità complessiva eguale o maggiore di 200 metri cubi.

(2) Questa pagina non è necessario che figuri nei certificati rilasciati a navi diverse da quelle elencate nella nota (1).

Si certifica che questa nave è:

a) tenuta ad essere costruita secondo le prescrizioni della Norma 24 dell'Allegato I della Convenzione e corrisponde a tali prescrizioni (3)

b) non tenuta ad essere costruita secondo le prescrizioni della Norma 24 dell'Allegato I della Convenzione (3)

c) non tenuta ad essere costruita secondo le prescrizioni della Norma 24 dell'Allegato I della Convenzione, ma soddisfa a tali prescrizioni (3).

La capacità delle cisterne di zavorra separate è di metri cubi .... e corrisponde alle prescrizioni della Norma 13 dell'Allegato I della Convenzione.

La zavorra separata è così distribuita:

Cisterna	Quantità	Cisterna	Quantità

SI CERTIFICA:

Che la nave è stata visitata secondo le disposizioni della Norma 4 dell'Allegato I della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e relative alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi; e

Che detta visita ha dimostrato che la struttura, l'equipaggiamento, gli accessori, le sistemazioni e i materiali e le loro condizioni, sono sotto ogni aspetto soddisfacenti e la nave risponde alle prescrizioni applicabili dell'Allegato I della Convenzione.

Il presente certificato è valido fino al
subordinatamente all'esecuzione delle visite intermedie previste ad intervalli di

Rilasciato a ....
(luogo del rilascio del certificato)

il .... 19...........

(firma del funzionario debitamente autorizzato che rilascia il certificato)

(sigillo o timbro dell'Autorità che rilascia il certificato)

Vidimazione per le navi esistenti (4)

Si certifica che l'equipaggiamento di questa nave è conforme alle prescrizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la preven-

---

(3) Cancellare l'annotazione che non serve.

(4) Questa rubrica dovrà figurare soltanto sul primo certificato rilasciato ad ogni nave.

zione dell'inquinamento causato da navi, relative alle navi esistenti, tre anni dopo l'entrata in vigore della Convenzione.

Firmato
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Luogo e data del rilascio del certificato ....
(sigillo o timbro dell'Autorità)

Visite intermedie.

Si certifica che nel corso di una visita intermedia, prescritta dalla Norma 4, paragrafo 1, capoverso *c*) dell'Allegato I della Convenzione questa nave e le sue condizioni sono state trovate rispondenti alle relative prescrizioni della Convenzione.

Firmato
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data
(sigillo o timbro dell'Autorità)

Firmato ....
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data
(sigillo o timbro dell'Autorità)

Firmato
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data ....
(sigillo o timbro dell'Autorità)

In base alle disposizioni della Norma 8.2 e A) dell'Allegato I della Convenzione, la validità del presente Certificato viene prorogata fino al

....

Firmato
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località

Data
(sigillo o timbro dell'Autorità)

APPENDICE III

Modello del registro degli idrocarburi.

REGISTRO DEGLI IDROCARBURI.

I — PER LE NAVI PETROLIERE (1)

Nome della nave ....

Capacità di carico complessiva della nave in metri cubi ....

Viaggio da .... (data) .... a .... (data) ....

a) Caricazione di idrocarburi

1. Data e località della caricazione			
2. Tipi di idrocarburi caricati			
3. Identificazione della(e) cisterna(e) caricata(e)			
4. Chiusura delle valvole delle cisterne del carico applicabili e delle valvole di chiusura delle tubazioni applicabili, al completamento della caricazione (2)			

Il sottoscritto certifica che oltre a quanto sopra, al completamento della caricazione degli idrocarburi, tutte le prese dal mare, tutte le valvole di scarico fuori bordo, tutte le connessioni ed interconnessioni delle cisterne del carico e delle tubazioni sono state ben chiuse.

Data .... L'Ufficiale responsabile

Il Comandante ....

b) Travasi interni di carichi di idrocarburi nel corso di un viaggio

5. Data del travaso interno					
6. Identificazione della(e) cisterna(e)	i	da...			
	ii	a...			
7. Si è (sono) vuotata(e) la cisterna(e) indicata(e) in 6 i)?					

---

(1) Le navi petroliere, incluse le navi a carico combinato e le navi per trasporto di asfalto devono compilare questa parte: le navi non petroliere, costruite ed utilizzate per il trasporto alla rinfusa degli idrocarburi con capacità complessiva eguale o maggiore di 200 metri cubi, devono compilare le rubriche loro pertinenti. Non è necessario riportare questa parte sul registro degli idrocarburi fornito a navi diverse da quelle sopra considerate.

(2) Le valvole applicabili e i dispositivi similari sono quelli elencati nelle Norme 20, 2 *a*) iii), 23 e 24 dell'Allegato I della Convenzione.

Il sottoscritto certifica che oltre a quanto sopra, al completamento del travaso interno degli idrocarburi, tutte le prese dal mare, tutte le valvole di scarico fuori bordo, tutte le connessioni e le interconnessioni delle cisterne del carico e delle tubazioni sono state ben chiuse.

Data .... L'Ufficiale responsabile

Il Comandante ....

c) Scaricazione degli idrocarburi

8. Data e località della scaricazione			
9. Identificazione della(e) cisterna(e) scaricata(e)			
10. La (le) cisterna(e) è stata (sono state) vuotata(e)?			
11. Apertura delle valvole delle cisterne del carico applicabili e di quelle per la chiusura delle tubazioni applicabili, prima della scaricazione del carico (3)			
12. Chiusura delle valvole della cisterna del carico applicabili e di quelle per la chiusura delle tubazioni, al completamento della scaricazione (3)			

Il sottoscritto certifica che oltre a quanto sopra, al completamento della scaricazione degli idrocarburi, tutte le prese dal mare, tutte le valvole di scarico fuori bordo, tutte le connessioni e le interconnessioni delle cisterne del carico e delle tubazioni sono state ben chiuse.

Data .... L'Ufficiale responsabile

Il Comandante ....

d) Zavorramento delle cisterne del carico

13. Identificazione della(e) cisterna(e) zavorrata(e)			
14. Data e posizione della nave all'inizio dello zavorramento			
15. Se le valvole che mettono in comunicazione le tubazioni del carico e quelle della zavorra separata sono state adoperate, indicare data, ora e posizione della nave, quando esse sono state *a*) aperte e *b*) chiuse			

Il sottoscritto certifica che oltre a quanto sopra, al completamento dello zavorramento, tutte le prese dal mare, tutte le valvole di scarico fuori bordo, tutte le connessioni ed interconnessioni delle cisterne del carico e delle tubazioni sono state ben chiuse.

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

(3) Le valvole applicabili e i dispositivi similari sono quelli elencati nelle Norme 20, 2 *a*) iii), 23 e 24 dell'Allegato I della Convenzione.

e) Pulizia delle cisterne da carico

16. Identificazione della(e) cisterna(e) pulita(e)			
17. Data e durata della pulizia			
18. Metodo della pulizia (4)			

Data .... L'Ufficiale responsabile

Il Comandante ....

f) Scarico delle acque di zavorra inquinate

19. Identificazione della(e) cisterna(e)			
20. Data e posizione della nave all'inizio dello scarico a mare			
21. Data e posizione della nave alla fine dello scarico a mare			
22. Velocità della nave nel corso dello scarico			
23. Quantità scaricata a mare			
24. Quantità di acqua inquinata travasata nella cisterna di decantazione (identificazione della(e) cisterna(e) di decantazione)			
25. Data e porto dove è stato fatto lo scarico nelle installazioni terrestri (se del caso)			
26. Una parte dello scarico è avvenuto con l'oscurità. In caso affermativo, per quanto tempo?			
27. Sono stati controllati con regolarità l'effluente e la superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			
28. Sono stati visti degli idrocarburi sulla superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

(4) Precisare se si tratta di pulitura con getto, di pulitura meccanica e/o di pulitura chimica. In caso di pulitura chimica, indicare il prodotto chimico che è stato usato e la quantità di esso.

g) Scarico dell'acqua della cisterna di decantazione

29. Identificazione della(e) cisterna(e) di decantazione			
30. Durata della decantazione dopo l'ultima immissione di residui, o			
31. Durata della decantazione dopo l'ultimo scarico			
32. Data, ora e posizione della nave allo inizio dello scarico			
33. Valutazione mediante sondaggio del contenuto totale all'inizio dello scarico			
34. Valutazione mediante sondaggio della superficie di separazione idrocarburi-acqua all'inizio dello scarico			
35. Quantità (in grosso) scaricata e tasso di scarico			
36. Quantità scaricata (alla fine) e tasso di scarico			
37. Data, ora e posizione della nave alla fine dello scarico			
38. Velocità della nave durante lo scarico			
39. Valutazione mediante sondaggio della superficie di separazione acqua-idrocarburi alla fine dello scarico			
40. Si è effettuata una parte dello scarico con l'oscurità? Se sì, per quanto tempo?			
41. Sono stati controllati regolarmente l'effluente e la superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			
42. Sono stati visti degli idrocarburi sulla superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

h) **Eliminazione dei residui**

43. Identificazione della(e) cisterna(e)			
44. Quantità eliminata da ciascuna cisterna			
45. Metodo di eliminazione dei residui: *a*) impianti di raccolta *b*) miscelatura con il carico *c*) trasferimento in altra(e) cisterna(e) e [identificazione della(e) cisterna(e)] *d*) altro metodo (precisare quale)			
46. Data e porto ove si sono eliminati i residui			

Data .... **L'Ufficiale responsabile**

Il Comandante ....

i) Scarico *delle acque di zavorra pulita contenute nelle cisterne* del carico

47. Data e posizione della nave all'inizio dello scarico della zavorra pulita			
48. Identificazione della(e) cisterna(e) scaricata(e)			
49. La(e) cisterna(e) era (erano) vuotata(e) alla fine dello scarico?			
50. Posizione della nave alla fine dello scarico se diversa dalla 47			
51. Si è effettuato una parte dello scarico durante l'oscurità? Se sì, per quanto tempo?			
52. Sono stati controllati regolarmente l'effluente e la superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			
53. Sono stati visti degli idrocarburi sulla superficie dell'acqua nei luoghi dello scarico?			

Data .... **L'Ufficiale responsabile** ....

Il Comandante ....

j) Scarico fuori bordo delle acque di sentina contenenti idrocarburi, accumulatesi nei locali macchine in porto (5)

54. Porto			
55. Durata della sosta			
56. Quantità eliminata			
57. Data e località di eliminazione			
58. Metodo di eliminazione (indicare se si è usato un separatore)			

Data .... L'Ufficiale responsabile

Il Comandante ....

k) Scarichi di idrocarburi accidentali o eccezionali

59. Data e ora dell'evento			
60. Località o posizione della nave al momento dell'evento			
61. Quantità approssimativa e tipo di idrocarburo			
62. Circostanze dello scarico o della fuga, motivi relativi ed osservazioni generali			

Data .... L'Ufficiale responsabile

Il Comandante ....

l) Il dispositivo di vigilanza e di controllo degli scarichi degli idrocarburi è rimasto fuori servizio per qualche tempo durante lo scarico fuori bordo? In caso affermativo, precisare la data e l'ora dell'avaria, così come la data e l'ora della ripresa del servizio; confermare che l'arresto è stato causato da avaria nell'impianto e, se è nota la causa, indicarla ....

....

Data .... L'Ufficiale responsabile

Il Comandante ....

(5) Quando la pompa si avvia automaticamente e scarica continuamente attraverso un separatore, basta annotare ogni giorno « Scarico automatico dalle sentine attraverso un separatore ».

m) Procedure operative addizionali ed osservazioni generali ....

....

....

....

Per le petroliere di stazza lorda minore di 150 tonnellate, operanti secondo le disposizioni della Norma 15, paragrafo 4, dell'Allegato I della Convenzione, l'Autorità deve preparare un appropriato registro degli idrocarburi.

Per le navi per il trasporto di asfalto, l'Autorità può preparare un registro degli idrocarburi separato utilizzando le sezioni *a*), *b*), *c*), *e*), *h*), *j*), *k*) ed *m*) di questo modello di registro degli idrocarburi.

II — NAVI DIVERSE DALLE PETROLIERE

Nome della nave ....

Operazioni effettuate dal .... (data) al .... (data)

a) Zavorramento o pulizia delle cisterne del combustibile liquido

1. Identificazione della(e) cisterna(e) zavorrata(e)			
2. Indicare se le cisterne sono state pulite dopo l'ultima volta che hanno contenuto degli idrocarburi. In caso negativo indicare il tipo degli idrocarburi trasportati prima			
3. Data e posizione della nave all'inizio della pulizia			
4. Data e posizione della nave all'inizio dello zavorramento			

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

b) Scarico delle acque di zavorra o di pulizia inquinate dalle cisterne indicate al capoverso *a*)

5. Identificazione della(e) cisterna(e)			
6. Data e posizione della nave all'inizio dello scarico			
7. Data e posizione della nave alla fine dello scarico			
8. Velocità della nave durante lo scarico			
9. Metodo di scarico (precisare se lo scarico è stato fatto in un impianto di raccolta o con un dispositivo a bordo)			
10. Quantità scaricata			

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

c) Eliminazione dei residui

11. Quantità di residui conservati a bordo			
12. Metodo di eliminazione dei residui *a*) impianti di raccolta *b*) miscelatura con combustibile successivamente caricato *c*) travaso in altra(e) cisterna(e) *d*) altro metodo (precisare quale)			
13. Data e porto in cui si sono eliminati i residui			

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

d) Scarico fuori bordo delle acque di sentina, contenente idrocarburi, accumulatesi nei locali macchine in porto (6)

14. Porto			
15. Durata della sosta			
16. Quantità scaricata			
17. Data e località dello scarico			
18. Metodo di scarico: *a*) con un separatore di acqua ed idrocarburi *b*) con un sistema di filtrazione degli idrocarburi *c*) con un separatore d'acqua ed idrocarburi e un sistema di filtrazione degli idrocarburi *d*) in un impianto di raccolta			

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

e) Scarichi di idrocarburi accidentali o eccezionali

19. Data ed ora dell'evento			
20. Località o posizione della nave al momento dell'evento			
21. Quantità approssimativa e tipo di idrocarburi			
22. Circostanze dello scarico o della fuga, motivi relativi ed osservazioni generali			

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

(6) Quando la pompa si avvia automaticamente e scarica continuamente attraverso un separatore, basta annotare ogni giorno « Scarico automatico dalle sentine attraverso un separatore ».

f) Il richiesto dispositivo di sorveglianza e di controllo degli scarichi degli idrocarburi è rimasto fuori servizio per qualche tempo durante lo scarico fuori bordo? In caso affermativo, precisare la data e l'ora dell'avaria, così come la data e l'ora della ripresa del servizio; confermare che l'arresto è stato causato da avaria nell'impianto e, se è nota la causa, indicarla.

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

g) Navi nuove di stazza lorda di 4.000 tonnellate ed oltre: è stata trasportata acqua di zavorra sporca nelle cisterne del combustibile liquido? Sì/No ....

In caso affermativo, indicare quali cisterne sono state così zavorrate ed il metodo di scarico dell'acqua di zavorra sporca ....

....

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

h) Procedure operative addizionali e osservazioni generali ....

....

Data .... L'Ufficiale responsabile ....

Il Comandante ....

ALLEGATO II.

NORME RELATIVE AL CONTROLLO DELL'INQUINAMENTO DA SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE TRASPORTATE ALLA RINFUSA

Norma 1.

Definizioni.

Ai fini del presente Allegato:

1. Per « nave cisterna per prodotti chimici » s'intende una nave costruita od adattata principalmente per il trasporto di carichi di sostanze liquide nocive alla rinfusa, compresa la nave petroliera quale definita nell'Allegato I della presente Convenzione quando trasporta alla rinfusa, totalmente o parzialmente, un carico di sostanze liquide nocive.

2. Per « zavorra pulita » s'intende la zavorra trasportata in una cisterna che, dopo l'ultima volta che ha trasportato un carico contenente una sostanza di categoria *A, B, C* o *D,* sia stata accuratamente pulita ed i cui residui siano stati scaricati, e la cisterna sia stata svuotata conformemente alle disposizioni del caso, contenute nel presente Allegato.

3. Per « zavorra separata » s'intende l'acqua di zavorra introdotta in una cisterna adibita permanentemente al trasporto della zavorra o di carichi diversi dagli idrocarburi o dalle sostanze liquide nocive nel significato delle definizioni indicate negli Allegati della presente Convenzione. e che sia completamente separata dall'impianto del carico liquido e del combustibile.

4. « Terra più vicina » va intesa nel significato indicato dalla Norma 1, paragrafo 9 dell'Allegato I della presente Convenzione.

5. Per « sostanza liquida » s'intende qualsiasi sostanza che ha una tensione di vapore non eccedente i 2,8 kg/cm² alla temperatura di 37,8°C.

6. Per « sostanza liquida nociva » s'intende una qualunque delle sostanze indicate nell'Appendice II del presente Allegato o una sostanza assegnata provvisoriamente, in applicazione delle disposizioni del paragrafo 4 della Norma 3, ad una delle categorie *A, B, C* o *D.*

7. Per « zona speciale » s'intende una zona di mare che, per motivi tecnici riconosciuti in rapporto alla sua situazione oceanografica ed ecologica, nonché al carattere particolare del suo traffico, richieda l'adozione di metodi coercitivi particolari per prevenire l'inquinamento delle acque causato da sostanze liquide nocive.

Le zone speciali sono:

a) la zona del Mar Baltico e

b) la zona del Mar Nero.

8. Per « zona del Mar Baltico » si intende la zona definita dalla Norma 10, paragrafo 1, capoverso *b*) dell'Allegato I della presente Convenzione.

9. Per « zona del Mar Nero » si intende la zona definita dalla Norma 10, paragrafo 1, capoverso *c*) dell'Allegato I della presente Convenzione.

Norma 2.

Campo di applicazione.

1. Salvo espressa disposizione contraria, le disposizioni del presente Allegato si applicano a tutte le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa.

2. Quando un carico soggetto alle disposizioni dell'Allegato I della presente Convenzione viene trasportato in un locale da carico di una nave cisterna per prodotti chimici, si applicano anche le disposizioni relative dell'Allegato I della presente Convenzione.

3. Le disposizioni della norma 13 del presente Allegato si applicano soltanto alle navi che trasportano sostanze che, ai fini del controllo degli scarichi, appartengano alle categorie *A*, *B* o *C*.

Norma 3.

Classificazione in categorie ed elencazione delle sostanze liquide nocive.

1. Ai fini delle norme del presente Allegato, con esclusione della Norma 13, le sostanze liquide nocive vengono suddivise nelle seguenti quattro categorie:

a) Categoria *A* — Sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o lo scarico della zavorra, presentano un grave rischio sia per le risorse marine sia per la salute umana o nuocciono seriamente alle attrattive dei luoghi o alle altre legittime utilizzazioni del mare e giustificano, di conseguenza, l'attuazione di misure rigorose di lotta contro l'inquinamento.

b) Categoria *B* — Sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o lo scarico della zavorra, presentano un rischio sia per le risorse marine o per la salute umana o nuocciono alle attrattive dei luoghi sia alle altre utilizzazioni legittime del mare e giustificano perciò l'attuazione di particolari misure di lotta contro l'inquinamento.

c) Categoria *C* — Sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o di scarico della zavorra, presentano un lieve rischio sia per le risorse marine sia per la salute umana o nuocciono un poco alle attrattive dei luoghi e alle altre utilizzazioni legittime del mare e richiedono perciò delle particolari condizioni operative.

d) Categoria *D* — Sostanze liquide nocive che, se scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o di scarico della zavorra, presentano un lievissimo rischio sia per le risorse marine sia per la salute dell'uomo o nuocciono pochissimo alle attrattive dei luoghi o alle altre legittime utilizzazioni del mare e richiedono perciò alcune precauzioni nelle condizioni operative.

2. Le norme che servono a classificare nelle varie categorie le sostanze liquide nocive si trovano nell'Appendice I del presente Allegato.

3. L'elencazione delle sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa e classificate nelle varie categorie, che sono soggette alle disposizioni del presente Allegato, si trova nell'Appendice II del presente Allegato.

4. Quando si intenda trasportare alla rinfusa una sostanza che non sia compresa in una delle categorie definite dal paragrafo 1 della presente norma o che non sia già stata valutata in base alla norma 4, paragrafo 1 del presente Allegato, le Parti della Convenzione interessate al suindicato trasporto si concertano onde classificare a titolo provvisorio la sostanza ai fini del trasporto summenzionato, basandosi sui criteri indicati nel paragrafo 2 della presente Norma. In attesa che i Governi interessati abbiano raggiunto un accordo in merito, il trasporto viene effettuato alle condizioni più rigorose proposte. L'Autorità interessata avverte, appena ciò le sia possibile, l'Organizzazione, ma in ogni caso non oltre i novanta giorni dalla data in cui la sostanza è stata trasportata per la prima volta, comunicandole le informazioni relative alla sostanza ed alla valutazione che ne è stata fatta a titolo provvisorio ai fini di una immediata diffusione a tutte le Parti per informazione ed esame. I Governi delle Parti dispongono a loro volta di un periodo di tempo di novanta giorni per comunicare all'Organizzazione le loro osservazioni al fine della classifica della sostanza in questione.

Norma 4.

Altre sostanze liquide.

1. Le sostanze elencate nell'Appendice III del presente Allegato sono state oggetto di un esame che ha permesso di concludere che esse non appartengono a nessuna delle categorie *A*, *B*, *C* e *D* definite dalla Norma 3, paragrafo 1 del presente Allegato in quanto si ritiene che esse non presentino rischi per la salute umana, per le risorse marine, per le attrezzature dei luoghi o per le altre legittime utilizzazioni del mare qualora vengano scaricate in mare durante le operazioni di pulizia delle cisterne o di scarico della zavorra.

2. Lo scarico dell'acqua di sentina, dell'acqua di zavorra o di altri residui o miscele che contengano soltanto le sostanze indicate nell'Appendice III del presente Allegato non è soggetto alle disposizioni del presente Allegato.

3. Lo scarico in mare della zavorra pulita o della zavorra separata non è soggetto alle disposizioni del presente Allegato.

Norma 5.

Scarico di sostanze liquide nocive.

Sostanze di categorie A, B *e* C *fuori delle zone speciali e di categoria* D *in tutte le zone.*

Subordinatamente alle disposizioni della norma 6 del presente Allegato:

1. È vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *A*, definite nella Norma 3, paragrafo 1, capoverso *a*) del presente Allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in questa categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengono tali sostanze. Quando le cisterne che contengano sostanze o miscele devono essere lavate, i residui risultanti devono essere scaricati in un impianto di raccolta fino a che la concentrazione della sostanza nell'effluente a tale impianto si venga a trovare al valore di concentrazione residua o sotto tale valore prescritto per detta sostanza nella colonna III dell'Appendice II del presente Allegato e fino a che la cisterna risulti vuota. I residui che restano ancora nella cisterna, purché vengano diluiti con l'aggiunta di un volume di acqua non inferiore al 5 per cento del volume totale della cisterna, possono essere scaricati in mare ove siano soddisfatte anche tutte le condizioni seguenti:

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma o ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

c) che lo scarico avvenga a non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

2. E' vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *B* definite dalla Norma 3, paragrafo 1, capoverso *b*) del presente Allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in questa categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze a meno che non vengano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità di almeno 7 nodi se dotata di propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che i procedimenti e le sistemazioni per lo scarico siano approvati dall'Autorità. Essi sono basati sulle norme elaborate dall'Or-

ganizzazione ed assicurano che la concentrazione e il tasso di scarico dell'effluente siano tali che nella scia a poppavia della nave la concentrazione della sostanza non sia superiore ad una parte per milione;

c) che la quantità massima di carico che viene scaricata da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima approvata secondo i procedimenti considerati al capoverso *b*) del presente paragrafo, la quale, in ogni caso non deve superare la maggiore delle quantità seguenti: 1 metro cubo o 1/3.000 della capacità della cisterna in metri cubi;

d) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

3. E' vietato lo scarico in mare delle sostanze di categoria *C*, definite dalla Norma 3, paragrafo 1, capoverso *c*) del presente Allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità di almeno 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che i procedimenti e le sistemazioni per lo scarico siano approvati dall'Autorità. Essi sono basati sulle norme elaborate dall'Organizzazione ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente sono tali che nella scia a poppavia della nave la concentrazione della sostanza non superi dieci parti per milione;

c) che la quantità massima di carico che viene scaricata da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima approvata secondo i procedimenti di cui al capoverso *b*) del presente paragrafo, la quale in ogni caso non deve superare la maggiore delle quantità seguenti: 3 metri cubi o 1/1.000 della capacità della cisterna in metri cubi;

d) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

4. E' vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *D*, definite dalla Norma 3, paragrafo 1, capoverso *d*) del presente Allegato, delle sostanze che sono provvisoriamente classificate in tale categoria nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità di almeno 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e di almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che la concentrazione della miscela non superi una parte della sostanza per 10 parti di acqua; e

c) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina.

5. Per liberare le cisterne dai residui del carico può venire usato un sistema di ventilazione approvato dall'Autorità. Tale sistema deve essere basato su norme elaborate dall'Organizzazione. Ove occorra procedere ad un ulteriore lavaggio della cisterna, lo scarico in mare delle acque di lavaggio dovrà essere, a seconda dei casi, conforme ai paragrafi 1, 2, 3 o 4 della presente Norma.

6. E' vietato lo scarico in mare di sostanze che non appartengano ancora ad una categoria o che siano valutate in conformità della Norma 4, paragrafo 1 del presente Allegato, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o di altri residui o miscele che contengano tali sostanze.

Sostanze delle categorie A, B *e* C *nelle zone speciali.*

Subordinatamente alle disposizioni della Norma 6 del presente Allegato:

7. E' vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *A* definite nella Norma 3, 1, *a*) del presente Allegato, delle sostanze che sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze. Quando le cisterne che contengono tali sostanze o miscele devono essere lavate i residui risultanti devono essere scaricati in un impianto di raccolta preparato dagli Stati rivieraschi della zona speciale in base alle disposizioni della Norma 7 del presente Allegato, fino a che la concentrazione della sostanza nell'effluente a tale impianto si venga a trovare al valore di concentrazione residua, o sotto tale valore, prescritto per detta sostanza dalla colonna IV dell'Appendice II del presente Allegato e fino a che la cisterna non risulti vuota. I residui che restano ancora nella cisterna, purché vengano diluiti con l'aggiunta di un volume di acqua non inferiore al 5 per cento del volume totale della cisterna, possono essere scaricati in mare ove siano soddisfatte anche tutte le condizioni seguenti:

a) che la nave stia procedendo in rotta ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

c) che lo scarico avvenga a non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

8. E' vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *B*, definite nella Norma 3, 1, *b*) del presente Allegato, delle sostanze che

sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

a) che la cisterna sia stata lavata dopo lo scarico con l'impiego di un volume d'acqua non inferiore allo 0,5 per cento del volume totale della cisterna e che i residui risultanti dal lavaggio siano stati scaricati in un impianto di raccolta svuotando completamente la cisterna;

b) che la nave navighi ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

c) che i procedimenti e le sistemazioni per provvedere allo scarico ed al lavaggio siano approvati dall'Autorità. Essi si basano sulle norme elaborate dall'Organizzazione ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente siano tali da non permettere che la concentrazione della sostanza nella scia a poppavia della nave superi una parte per milione;

d) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

9. E' vietato lo scarico in mare delle sostanze della categoria *C*, definite dalla Norma 3, 1, *c*) del presente Allegato, delle sostanze che sono classificate provvisoriamente in tale categoria, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o degli altri residui o miscele che contengano tali sostanze, a meno che non siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) che la nave navighi ad una velocità non inferiore a 7 nodi per le navi a propulsione autonoma e ad almeno 4 nodi per tutte le altre navi;

b) che i procedimenti e le sistemazioni per lo scarico siano approvate dall'Autorità. Essi si basano sulle norme elaborate dall'Organizzazione ed assicurano che la concentrazione ed il tasso di scarico dell'effluente siano tali da non permettere che la concentrazione della sostanza, nella scia a poppavia della nave superi una parte per milione;

c) che la quantità massima di carico scaricata in mare da ogni cisterna e dal suo sistema di tubazioni non superi la quantità massima approvata secondo i procedimenti di cui al capoverso *b*) del presente paragrafo, non dovendo in ogni caso tale quantità superare la maggiore delle seguenti quantità: 1 metro cubo o 1/3.000 della capacità della cisterna in metri cubi;

d) che lo scarico avvenga sotto il galleggiamento, tenendo conto della posizione delle prese dal mare; e

e) che lo scarico avvenga ad una distanza di non meno di 12 miglia marine dalla terra più vicina ed in acque profonde almeno 25 metri.

10. Per liberare le cisterne dai residui del carico può venire usato un sistema di ventilazione approvato dall'Autorità. Tale sistema deve essere basato sulle norme elaborate dall'Organizzazione. Ove occorra procedere ad un ulteriore lavaggio della cisterna, lo scarico in mare delle acque di lavaggio dovrà essere, a seconda dei casi, conforme ai paragrafi 7, 8 o 9 della presente Norma.

11. E' vietato lo scarico in mare delle sostanze che non appartengono ancora ad una categoria o che non siano state classificate a titolo provvisorio o che siano valutate conformemente alla Norma 4. 1 del presente Allegato, nonché delle acque di zavorra, delle acque di lavaggio delle cisterne o di altri residui o miscele che contengano tali sostanze.

12. Le disposizioni della presente Norma non vietano alle navi di tenere a bordo dei residui di carico delle categorie *B* o *C* e di scaricarle fuori di una zona speciale, in base alle disposizioni, rispettivamente, dei paragrafi 2 o 3 della presente Norma.

13. *a*) i Governi delle Parti della Convenzione che siano rivieraschi di una zona speciale fissano, di comune accordo, la data in cui le disposizioni della Norma 7. 1 del presente Allegato dovranno essere soddisfatte, e tale data sarà la data di entrata in vigore delle disposizioni dei paragrafi 7, 8, 9 e 10 della presente Norma per quanto concerne dette zone. Tale data verrà comunicata all'Organizzazione con almeno sei mesi d'anticipo. L'Organizzazione notificherà allora prontamente a tutte le Parti la data fissata;

b) se la data di entrata in vigore della presente Convenzione sarà anteriore alla data fissata in base al capoverso *a*) del presente paragrafo, durante il periodo interinale saranno applicate le disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 della presente Norma.

Norma 6.

Esclusioni.

La norma 5 del presente Allegato non si applica:

a) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive, o di miscele che contengano tali sostanze, che si renda necessario per garantire la sicurezza della nave o per salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive o di miscele contenenti tali sostanze che derivino da avaria ad una nave o al suo equipaggiamento;

i) a condizione che dopo l'avaria o la scoperta dello scarico siano prese tutte le ragionevoli precauzioni per impedire o ridurre lo scarico; e

ii) salvo quando l'armatore o il comandante abbiano agito con l'intento di causare l'avaria, o incautamente ed essendo a conoscenza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta; o

c) allo scarico in mare di sostanze liquide nocive o di miscele che contengano tali sostanze approvato dall'Autorità quando effettuata per la lotta contro determinati casi di inquinamento per ridurre i danni. Qualsiasi scarico di tal genere è subordinato alla approvazione di tutti i Governi nei cui limiti di giurisdizione tale scarico debba, secondo ogni previsione, avvenire.

Norma 7.
Impianti di raccolta.

1. I Governi delle Parti della Convenzione si impegnano ad assicurare l'installazione dei seguenti impianti di raccolta secondo le necessità delle navi che utilizzano i loro porti, terminali o porti di riparazione:

a) i porti ed i terminali di carico e scarico devono disporre di impianti capaci di ricevere, senza imporre alle navi dei ritardi anormali, i residui e le miscele che contengono sostanze liquide nocive che in base alle disposizioni del presente Allegato rimangono sulle navi che trasportano tali sostanze per essere poi da esse scaricate; e

b) i porti di riparazione delle navi che compiono riparazioni a navi cisterna per prodotti chimici devono disporre di impianti che siano in grado di ricevere i residui e le miscele che contengano sostanze liquide nocive.

2. I Governi delle Parti determinano il tipo degli impianti previsti in base al paragrafo 1 della presente Norma per ogni porto di carico e scarico per ogni terminale e per ogni porto di riparazione sito sul loro territorio e ne informano l'Organizzazione.

3. Le Parti notificano all'Organizzazione, per la trasmissione alle Parti interessate, tutti i casi in cui ritengano che gli impianti previsti in base alle disposizioni del paragrafo 1 della presente Norma siano insufficienti.

Norma 8.
Misure di controllo.

1. I Governi delle Parti della Convenzione designano o accettano degli ispettori per garantire l'attuazione della presente Norma.

Sostanze della categoria A *in tutte le zone.*

2. *a*) Quando una cisterna viene scaricata di tutto o parte del carico e non viene pulita, ne sarà fatta espressa menzione sul registro di carico.

b) Fino a che una cisterna non venga pulita, ogni operazione di pompaggio o di travaso effettuata per quella cisterna verrà pure annotata sul registro di carico.

3. Se la cisterna deve essere lavata:

a) l'effluente che deriva dall'operazione di lavaggio deve essere scaricato dalla nave in un impianto di raccolta, almeno fino a che la concentrazione della sostanza nello scarico, come indicata da analisi dei campioni prelevati dall'ispettore sia caduta al valore di concentrazione residua fissato per detta sostanza nell'Appendice II del presente Allegato. Allorché la concentrazione residua richiesta viene raggiunta, le acque di lavaggio delle cisterne devono continuare ad essere scaricate nell'impianto di raccolta fino a quando la cisterna sia vuota. Le opportune annotazioni relative a tali operazioni vengono fatte sul registro di carico e sono certificate dall'ispettore; e

b) quando il residuo così rimasto nella cisterna è stato diluito in un volume d'acqua di almeno il 5 per cento della capacità della cisterna, questa miscela può essere scaricata in mare sulla base delle disposizioni, a seconda dei casi, dei capoversi *a*), *b*) e *c*) del paragrafo 1 o dei capoversi *a*), *b*) e *c*) del paragrafo 7 della Norma 5 del presente Allegato. Le opportune annotazioni relative a tali operazioni dovranno essere fatte nel registro di carico.

4. Quando il Governo della Parte ricevente ha accertato che la misurazione della concentrazione nell'effluente non può essere fatta senza causare con ciò un indebito ritardo alla nave, tale Parte può accettare, a titolo equivalente alla procedura del paragrafo 3, *a*), un altro procedimento, purché:

a) l'Autorità abbia approvato il metodo di pre-pulizia di detta cisterna per la sostanza in questione, conformemente alle norme definite dall'Organizzazione e che la Parte ritenga che tale metodo possa soddisfare le disposizioni pertinenti del paragrafo 1 o del paragrafo 7 della Norma 5 del presente Allegato riguardo all'ottenimento delle concentrazioni residui richieste;

b) che un ispettore debitamente autorizzato dalla Parte certifichi nel registro di carico:

i) che la cisterna, la sua pompa ed il suo sistema di tubazioni sono stati vuotati e che la quantità di carico che rimane nella cisterna è uguale o inferiore a quella in funzione della quale il metodo approvato di pre-pulizia indicato nel capoverso ii) del presente paragrafo è stato elaborato;

ii) che le operazioni di pre-pulizia sono state compiute conformemente al metodo approvato dall'Autorità per la cisterna e la sostanza presa in considerazione;

iii) che le acque di lavaggio della cisterna risultanti dalla pre-pulizia sono state scaricate in un impianto di raccolta e che la cisterna è vuota;

c) che lo scarico in mare di qualsiasi residuo che sia rimasto nella cisterna venga effettuato conformemente alle disposizioni del capoverso *b*) del paragrafo 3 della presente Norma e che una opportuna annotazione venga fatta nel registro di carico.

Sostanze della categoria B *fuori delle zone speciali e sostanze della categoria* C *in tutte le zone.*

5. Per tutte le sostanze della categoria *B* fuori delle zone speciali o per qualsiasi carico della categoria *C* in tutte le zone, il comandante della nave vigila, sotto la sorveglianza e l'approvazione da parte dell'ispettore designato o nominato, che possono essere ritenute necessarie dal Governo della Parte, affinché siano osservate tutte le disposizioni seguenti:

a) quando una cisterna viene svuotata di una parte o di tutto il carico, ma non viene pulita, ne sarà fatta debita menzione sul registro di carico;

b) quando la cisterna deve essere pulita in mare:

i) il sistema di tubazioni del carico che servono detta cisterna deve essere drenato e deve farsene debita annotazione sul registro di carico;

ii) la quantità di sostanza che resta nella cisterna non deve essere superiore alla quantità massima di detta sostanza che può essere scaricata in mare in base alle disposizioni della Norma 5, paragrafo 2, capoverso *c*) del presente Allegato fuori delle zone speciali nel caso di sostanze della categoria *B* e della Norma 5, paragrafo 3, capoverso *c*) e della Norma 5, paragrafo 9, capoverso *c*) del presente Allegato fuori e dentro le zone speciali rispettivamente, per le sostanze della categoria *C*; e di ciò sarà fatta debita annotazione sul registro di carico;

iii) quando si prevede di scaricare in mare la quantità di sostanza residua, si osservano i provvedimenti approvati, e deve essere stata raggiunta per la sostanza la diluizione necessria soddisfacente per tale scarico; sul registro di carico ne sarà fatta la debita annotazione;

iv) se le acque di lavaggio della cisterna non vengono scaricate in mare, ma vengono travasate internamente, ne sarà fatta debita menzione nel registro di carico;

v) ogni ulteriore scarico in mare di tali acque di lavaggio della cisterna sarà effettuato conformemente alle disposizioni della Norma 5 del presente Allegato, riguardanti la rispettiva zona e la categoria della sostanza presa in considerazione;

c) quando la cisterna deve essere pulita in porto:

i) le acque di lavaggio devono essere scaricate in un impianto di raccolta e ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico; o

ii) le acque di lavaggio devono essere trattenute a bordo e ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico, indicando la posizione e l'eliminazione delle acque di lavaggio;

d) se, dopo che una sostanza della categoria *C* è stata scaricata in una zona speciale, restano a bordo dei residui e delle acque di lavaggio che devono essere conservate fino a che la nave non sia fuori

della zona speciale, il comandante ne fa debita menzione sul registro di carico e si applicano le disposizioni della Norma 5.3 del presente Allegato.

Sostanze della categoria B *nelle zone speciali.*

6. Per tutte le sostanze della categoria *B* nelle zone speciali, il comandante della nave vigila, sotto la sorveglianza e l'approvazione da parte dell'ispettore designato o nominato, che possono essere ritenute necessarie dal Governo della Parte, affinché siano osservate tutte le disposizioni seguenti:

a) quando una cisterna viene svuotata di una parte o di tutto il carico, ma non viene pulita, ne viene fatta debita menzione sul registro di carico;

b) fintanto che detta cisterna non viene pulita, tutte le operazioni di pompaggio o di travaso relative ad essa vengono annotate sul registro di carico;

c) quando la cisterna deve essere lavata, l'effluente del lavaggio, che deve contenere un volume di acqua eguale almeno a 0,5 per cento della capacità totale della cisterna, deve essere scaricato in un impianto di raccolta fino a svuotamento completo della cisterna stessa, del suo dispositivo di pompaggio e delle tubazioni; di ciò viene fatta debita annotazione sul registro di carico;

d) se la cisterna deve essere ulteriormente pulita e vuotata in mare il comandante deve:

i) assicurarsi che siano seguiti i procedimenti approvati di cui alla Norma 5, paragrafo 8, capoverso *c*) e siano fatte le debite annotazioni sul registro di carico; e

ii) assicurarsi che ogni scarico in mare avvenga in base alle disposizioni della Norma 5, paragrafo 8, del presente Allegato e sia fatta la debita annotazione sul registro di carico;

e) se, dopo che una sostanza della categoria *B* è stata scaricata in una zona speciale, restano a bordo dei residui o delle acque di lavaggio che devono essere conservate fino a che la nave non sia fuori della zona speciale, il comandante lo indicherà con una debita annotazione sul registro di carico e verranno applicate le disposizioni della Norma 5 2 del presente Allegato.

Sostanze della categoria D *in tutte le zone.*

7. Per ogni sostanza della categoria *D*, il comandante vigila affinché siano applicate le seguenti disposizioni:

a) quando una cisterna deve essere svuotata di parte o di tutto il carico ma non viene pulita, ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico;

b) quando la cisterna è pulita in mare:

i) il sistema di tubazioni del carico che serve la cisterna deve essere drenato e di ciò viene fatta debita annotazione sul registro di carico;

ii) quando si prevede di scaricare in mare la quantità residua di sostanza, questa deve essere diluita così che la miscela ottenuta corrisponda alle condizioni richieste; debita annotazione ne sarà fatta sul registro di carico;

iii) se le acque di lavaggio della cisterna non sono scaricate in mare se per quella cisterna si dà luogo a qualche travaso interno o a lavaggi ne viene fatta debita annotazione sul registro di carico;

iv) ogni ulteriore scarico in mare di tali acque di lavaggio si effettua conformemente alle disposizioni della Norma 5, paragrafo 4, del presente Allegato;

c) quando la cisterna deve essere pulita in porto:

i) le acque di lavaggio delle cisterne devono essere scaricate in un impianto di raccolta e ne viene fatta debita menzione sul registro di carico; o

ii) le acque di lavaggio devono essere trattenute a bordo della nave ne viene fatta sul registro di carico una annotazione che precisi la località e la eliminazione delle acque di lavaggio delle cisterne.

Scarichi provenienti da una cisterna di decantazione.

8. Tutti i residui che vengono conservati a bordo di una cisterna di decantazione, comprese le acque delle sentine dei locali pompe che contengano una sostanza della categoria *A* o una sostanza delle categorie *A* o *B* all'interno di una zona speciale devono essere scaricati in un impianto di raccolta conformemente, a seconda dei casi, alle disposizioni contenute nella Norma 5. paragrafi 1, 7 od 8, del presente Allegato; debita annotazione viene fatta nel registro di carico.

9. Tutti i residui che vengono conservati a bordo di una cisterna di decantazione, comprese le acque delle sentine dei locali pompe, che contengano una sostanza della categoria *B* fuori delle zone speciali o della categoria *C* in tutte le zone in quantità superiore alle quantità massime fissate, a seconda dei casi, nella Norma 5, paragrafi 2 *c*), 3 *c*) a 9 *c*) del presente Allegato, devono essere scaricati in un impianto di raccolta e ne deve essere fatta debita annotazione sul registro di carico.

Norma 9.
Registro di carico.

1. Tutte le navi alle quali si applica il presente Allegato devono avere un registro di carico, come parte dei libri ufficiali di bordo o altrimenti, nella forma stabilita nell'Appendice IV del presente Allegato.

2. Per ogni cisterna della nave, si devono fare, sul registro di carico, delle annotazioni ogniqualvolta a bordo si proceda ad una qualsiasi delle seguenti operazioni concernenti le sostanze liquide nocive:

i) caricazione del carico;

ii) scaricazione del carico;

iii) travaso del carico;

iv) travaso del carico, di residui o di miscele contenenti carico in una cisterna di decantazione;

v) pulizia di cisterne del carico;

vi) travaso di cisterne di decantazione;

vii) zavorramento di cisterne del carico;

viii) travaso di acqua di zavorra inquinata;

ix) scarico in mare eseguito conformemente alle disposizioni contenute nella Norma 5 del presente Allegato.

3. Nel caso di scarico intenzionale o accidentale di qualsiasi sostanza liquida nociva o miscela contenente tali sostanze, ai sensi dell'articolo 7 della presente Convenzione e della Norma 6 del presente Allegato, le circostanze ed i motivi dello scarico devono essere annotati nel registro di carico.

4. Quando un ispettore nominato o autorizzato dal Governo della Parte della Convenzione per la sorveglianza delle operazioni a norma del presente Allegato procede alla ispezione di una nave, egli ne fa debita annotazione sul registro di carico.

5. Ogni operazione considerata ai paragrafi 2 e 3 della presente Norma viene, appena possibile, annotata in modo completo nel registro di carico così che tutte le annotazioni corrispondenti all'operazione siano registrate. Ogni annotazione viene firmata dall'ufficiale o dagli ufficiali responsabili delle operazioni suddette, e quando l'equipaggio è al completo ogni foglio viene firmato dal comandante. Le annotazioni vengono fatte nella lingua ufficiale dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera e, per le navi in possesso di un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento per il trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) in inglese o in francese. In caso di controversia o di divergenza, fanno fede le annotazioni scritte nella lingua ufficiale dello Stato di cui la nave batte bandiera.

6. Il registro di carico deve essere tenuto in luogo tale da essere prontamente disponibile per l'ispezione e, salvo il caso di navi a rimorchio senza equipaggio, deve trovarsi a bordo della nave. Esso deve essere conservato per un periodo di due anni dopo la data dell'ultima registrazione.

7. Quando una qualsiasi nave cui si applichi il presente Allegato si trovi in uno dei suoi porti, l'Autorità competente del Governo di una Parte può verificare il registro di carico a bordo. Può estrarne delle copie ed esigerne la certificazione dal comandante della nave. In caso di procedimento giudiziario, qualsiasi copia debitamente certificata dal comandante può essere ammessa come prova dei fatti riferiti nel registro di carico. L'ispezione del registro di carico e la redazione, da parte delle autorità competenti delle copie certificate in base alle disposizioni del presente paragrafo devono essere fatte nel modo più rapido onde evitare indebiti ritardi alla nave.

Norma 10.

Visite.

1. Le navi soggette alle disposizioni del presente Allegato e che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa devono essere ispezionate come segue:

a) una visita iniziale consistente nell'ispezione completa della struttura della nave, del suo equipaggiamento, dei suoi accessori, delle sue sistemazioni e dei suoi materiali per tutto ciò che si riferisce al presente Allegato sarà fatta prima dell'entrata in servizio della nave o prima che sia rilasciato per la prima volta il certificato prescritto in base alla Norma 11 del presente Allegato;

b) delle visite periodiche ad intervalli specificati dall'Autorità ma non superiori a cinque anni, che permettano di accertare che la struttura, l'equipaggiamento, gli accessori, le sistemazioni ed i materiali soddisfino pienamente alle prescrizioni del presente Allegato. Tuttavia, quando la durata del certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) venga prorogata conformemente ai paragrafi 2 o 4 della Norma 12 del presente Allegato, l'intervallo tra le visite periodiche potrà essere prorogato corrispondentemente;

c) delle visite intermedie ad intervalli specificati dall'Autorità ma non superiori a trenta mesi, che permettano di accertare che l'equipaggiamento ed i sistemi di pompaggio e delle tubazioni siano del tutto conformi alle pertinenti disposizioni del presente Allegato e in buono stato di funzionamento. Queste visite devono essere annotate nel certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) rilasciato in base alla Norma 11 del presente Allegato.

2. Per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni del presente Allegato, le visite alle navi devono essere effettuate dai funzionari dell'Autorità. Questa può tuttavia incaricare delle visite o degli ispettori nominati a tale scopo o degli organismi da essa riconosciuti. In ogni caso, l'Autorità interessata si rende interamente garante della completa esecuzione e dell'efficacia delle visite.

3. Dopo il completamento di una qualunque delle visite previste dalla presente norma non si dovrà apportare, senza l'autorizzazione dell'Autorità, alcun sostanziale cambiamento, eccettuata la semplice sosituzione di attrezzature e accessori, tanto alla struttura della nave, che al suo equipaggiamento, ai suoi accessori, alle sue sistemazioni e ai suoi materiali che siano stati oggetto della visita.

Norma 11.

Rilascio di certificati.

1. Dopo una visita eseguita in conformità delle disposizioni della Norma 10 del presente Allegato, ad ogni nave che trasporti sostanze

liquide nocive e che compia viaggi a destinazione di porti o terminali al largo sotto la giurisdizione di altre Parti della Convenzione, viene rilasciato un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973).

2. Detto certificato viene rilasciato dall'Autorità oppure da un agente o da un organismo debitamente da essa autorizzato. In ogni caso l'Autorità si assume la piena responsabilità del certificato rilasciato.

3. *a*) Il Governo di una Parte può, su richiesta dell'Autorità, far visitare una nave; e se ritiene che siano osservate le disposizioni del presente Allegato, rilascia alla nave un certificato o ne autorizza il rilascio, conformemente alle disposizioni del presente Allegato.

b) Non appena possibile, una copia del certificato ed una copia del rapporto relativo alla visita devono essere inviate all'Autorità che ne ha fatto richiesta.

c) Un certificato così rilasciato contiene una dichiarazione attestante che esso è stato rilasciato su richiesta dell'Autorità; esso ha lo stesso valore e viene accettato alle stesse condizioni di un certificato rilasciato conformemente al paragrafo 1 della presente Norma.

d) Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) non può essere rilasciato alle navi che battono bandiera di uno Stato che non faccia parte della Convenzione.

4. Il certificato viene redatto in una lingua ufficiale dello Stato che lo rilascia conformemente al modello che figura nell'Appendice V del presente Allegato. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese né il francese, il testo deve comprendere una traduzione in una di dette lingue.

Norma 12.

Durata della validità del certificato.

1. Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento relativo al trasporto di sostanze liquide nocive alla rinfusa (1973) è rilasciato per un periodo la cui durata viene stabilita dall'Autorità; tale durata non può essere superiore a cinque anni a partire dalla data del rilascio, salvo quanto previsto ai paragrafi 2 e 4 della presente Norma.

2. Se una nave, alla data di scadenza del suo certificato, non si trova in un porto o in un terminale al largo sotto la giurisdizione di una Parte della Convenzione di cui essa è autorizzata a battere bandiera, la validità del certificato può essere prorogata dall'Autorità, ma tale proroga può essere accordata soltanto per permettere alla nave di portare a termine il suo viaggio verso lo Stato di cui è autorizzata a battere bandiera o nel quale deve essere ispezionata e questo soltanto nel caso che tale misura appaia opportuna e ragionevole.

3. Nessun certificato può essere in tal modo prorogato per un periodo superiore a cinque mesi e la nave che benefici di detta proroga non ha il diritto, quando arriva nello Stato di cui è autorizzata a battere bandiera o nel porto dove deve essere ispezionata, di lasciare tale porto o tale Stato senza avere ottenuto un nuovo certificato.

4. Un certificato che non sia stato prorogato conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 della presente Norma può essere prorogato dall'Autorità per un periodo non superiore a un mese dalla data di scadenza indicata sul certificato.

5. Il certificato non è più valido quando la struttura della nave, il suo equipaggiamento, gli accessori, le sistemazioni o i suoi materiali prescritti nel presente Allegato abbiano subìto sostanziali modifiche, senza il consenso dell'Autorità, che non siano state la semplice sostituzione di parti dell'equipaggiamento o di accessori ai fini della riparazione o della manutenzione, o se le visite intermedie specificate dall'Autorità conformemente alla Norma 10, paragrafo 1 *c)* del presente Allegato non siano state effettuate.

6. Subordinatamente alle disposizioni del paragrafo 7 della presente Norma qualunque certificato rilasciato ad una nave non è più valido quando essa passa a battere bandiera di un altro Stato.

7. Quando una nave passa a battere bandiera di un'altra Parte, il certificato conserva la sua validità per un periodo di tempo non superiore a cinque mesi, se la data di scadenza va oltre la fine di tale periodo di tempo, o fino alla data in cui l'Autorità rilascia un altro certificato in sostituzione del primo, se tale data è più vicina. Appena possibile, dopo il cambiamento di nazionalità, il Governo della Parte di cui la nave era autorizzata prima a battere bandiera, rimette all'Autorità una copia del certificato di cui la nave era fornita prima del cambiamento e, se possibile, una copia del rapporto relativo all'ispezione.

Norma 13.

Disposizioni per ridurre l'inquinamento fortuito.

1. La progettazione, la costruzione, l'equipaggiamento e l'esercizio delle navi che trasportano alla rinfusa delle sostanze liquide nocive soggette alle disposizioni del presente Allegato, devono essere tali da ridurre al minimo lo scarico fortuito in mare di tali sostanze.

2. Conformemente alle disposizioni del paragrafo 1 della presente Norma, i Governi delle Parti devono emanare o far emanare delle prescrizioni particolareggiate sulla progettazione, costruzione, equipaggiamento ed esercizio di dette navi.

3. Per quanto concerne le navi cisterna per prodotti chimici, le prescrizioni indicate nel paragrafo 2 della presente Norma devono comprendere almeno *tutte le disposizioni contenute* nel « Codice per la costruzione e l'equipaggiamento delle navi che trasportano prodotti chimici alla rinfusa » adottato dall'Assemblea dell'Organizzazione nella risoluzione A. 212 (VII) e come potrà essere modificato dall'Organizzazione, a condizione che gli emendamenti a tale codice siano adottati, entrino in vigore e divengano efficaci conformemente alle disposizioni dell'articolo 16 della presente Convenzione relativa alle procedure di emendamento applicabili alle appendici degli Allegati.

APPENDICE I

DIRETTIVE PER LA CLASSIFICAZIONE IN CATEGORIE DELLE SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE

Categoria A.

Sostanze che sono bioaccumulabili e suscettibili di costituire un pericolo per la vita acquatica e per la salute umana, o che sono altamente tossiche per la vita acquatica (grado di pericolosità 4, definito con l'espressione TLm inferiore a 1 ppm); appartengono a questa categoria anche certe sostanze moderatamente tossiche per la vita acquatica (grado di pericolosità 3, definito con l'espressione TLm eguale o maggiore di 1 ppm ed inferiore a 10 ppm), quando si dia una importanza particolare a fattori di pericolo addizionali o a caratteristiche speciali di tali sostanze.

Categoria B.

Sostanze che sono bioaccumulabili con ritenzione breve, dell'ordine di una settimana o inferiore ad una settimana; o che sono suscettibili di alterare l'alimento marino; o che sono moderatamente tossiche per la vita acquatica (grado di pericolosità 3, definito con l'espressione TLm eguale o maggiore di 1 ppm ed inferiore a 10 ppm); appartengono a questa categoria anche certe sostanze leggermente tossiche per la vita acquatica (grado di pericolosità 2, definito con l'espressione TLm eguale o maggiore di 10 ppm ed inferiore a 100 ppm), quando si dia una importanza particolare a fattori di pericolo addizionali o a caratteristiche speciali di dette sostanze.

Categoria C.

Sostanze che sono lievemente tossiche per la vita acquatica (grado di pericolosità 2, definito con l'espressione TLm eguale o maggiore di 10 ppm ed inferiore a 100 ppm); appartengono a tale categoria anche alcune sostanze non tossiche per la vita acquatica (grado di pericolosità 1, definito con l'espressione TLm eguale o maggiore di 100 ppm ed inferiore a 1000 ppm) quando si dia una importanza particolare a fattori di pericolo addizionali o alle caratteristiche speciali di tali sostanze.

Categoria D.

Sostanze che in pratica non sono tossiche per la vita acquatica (grado di pericolosità 1, definito con l'espressione TLm eguale o maggiore di 100 ppm ed inferiore a 1000 ppm); o che formano dei depositi sul fondo del mare con una elevata richiesta biochimica di ossigeno

(BOD); o che sono altamente pericolose per la salute umana con un LD_{50} minore di 5 mg/kg; o che causano una moderata riduzione delle attrattive dei luoghi per la loro persistenza, gli odori, le caratteristiche tossiche o irritanti, che sono suscettibili di nuocere all'utilizzazione delle spiagge; o che sono moderatamente pericolose per la salute umana, con un LD_{50} eguale o maggiore di 5 mg/kg e inferiore a 50 mg/kg e producono una lieve diminuzione delle attrattive dei luoghi.

Altre sostanze liquide (ai fini della Norma 4 del presente Allegato).

Sostanze diverse da quelle classificate nelle suddette categorie *A*, *B*, *C* e *D*.

APPENDICE II.

LISTA DELLE SOSTANZE NOCIVE TRASPORTATE ALLA RINFUSA

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
		(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Acetaldeide	1089	C		
Acetato di ammile normale	1104	C		
Acetato di butile normale	1123	D		
Acetato di butile secondario	1124	D		
Acetato di 2-etossietile *	1172	D		
Acetato di etile	1173	D		
Acetato di isoammile	1104	C		
Acetato di metile	1231	D		
Acetato di propile normale *	1276	C		
Acetato di vinile	1301	C		
Acetilato di butile normale	—	D		
Acetone	1090	D		
Acido acetico	1842	C		
Acido acrilico *	—	C		
Acido butirrico	—	B		
Acido citrico (10% — 25%)	—	D		
Acido cloracetico	1750	C		
Acido cloridrico	1789	D		
Acido clorosolfonico	1754	C		
Acido cresilico	2022	A	0,1	0,05
Acido ettanoico *	—	D		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
		(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Acido fluoridrico (soluzione a 40%) . .	1790	B		
Acido formico	1779	D		
Acido fosforico	1805	D		
Acido lattico	—	D		
Acidi naftenici *	—	A	0,1	0,05
Acido nitrico (90%)	2031/2032	C		
Acido ossalico (10%-25%)	—	D		
Acido propionico	1848	D		
Acido solforico	1830/1831/1832	C		
Acido solforico fumante (oleum) . . .	1831	C		
Acqua ossigenata (concentrazione superiore a 60%)	2015	C		
Acrilato di etile	1917	D		
Acrilato di 2-etilesile	—	D		
Acrilato di isobutile	—	D		
Acrilato di metile	1919	C		
Acrilonitrile	1093	B		
Acroleina	1092	A	0,1	0,05
Adiponitrile	—	D		
Alchilbenzenesulfonato (catena diritta)	—	C		
(catena ramificata)	—	B		
Alcol allilico	1098	B		
Alcol amilico normale	—	D		
Alcol benzilico	—	D		
Alcol 2-etilesilico	—	C		
Alcol furfurilico	—	C		
Alcol metil-amilico	—	D		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
		(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Aceton-Cianidrina	1541	A	0,1	0,05
Alcol nonilico	—	C		
Alcol propilico normale	1274	D		
Aldeide butirrica normale	1129	B		
Aldeide crotonica	1143	B		
Allume (soluzione al 15%)	—	D		
Amminoetiletanolammina (idrossietiletilendiammina) *	—	D		
Ammoniaca (soluzione al 28%)	1005	B		
Anidride acetica	1715	C		
Anidride ftalica (liquefatta)	—	C		
Anidride propionica	—	D		
Anilina	1547	C		
Benzene	1114	C		
Bicromato di sodio (soluzione)	—	C		
Bisolfuro di carbonio	1131	A	0,01	0,005
Butilene glicol(i)	—	D		
Butirrato di butile *	—	B		
Cicloesano	1145	C		
Cicloesanolo	—	D		
Cicloesanone	1915	D		
Cicloesilammina *	—	D		
Cimene (parametilisopropilbenzene) *	2046	D		
Cloridrine (grezze) *	—	D		
Clorobenzene (monocloro benzene)	1134	B		
Cloroformio	1888	B		
Cloroprene *	1991	C		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
		(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
para-Clorotoluene	—	B		
Cloruro d'acetile	1717	C		
Cloruro d'allile	1100	C		
Cloruro di benzile	1738	B		
Cloruro di metilene	1593	B		
Cloruro di vinilidene *	1303	B		
Cresoli	2076	A	0,1	0,05
Creosoto	1334	A	0,1	0,05
Cumene	1918	C		
Decaidronaftalene	1147	D		
Decano *	—	D		
Diacetonalcole *	1148	D		
Dibromo etilene	1605	B		
Diclorobenzeni	1591	A	0,1	0,05
Dicloroetilene o bicloroetilene	1184	B		
Dicloropropene e dicloropropano (miscela di D.D. per disinfezione di terreni)	2047	B		
Dietilammina	1154	C		
Dietilbenzene (miscela di isomeri)	2049	C		
Dietilchetone (3 pentanone)	1156	D		
Dietilene glicol etere monoetilico	—	C		
Dietilene triammina *	2079	C		
Difenile/difenilene *	—	D		
Di-isobutil chetone	1157	D		
Di-isobutilene *	2050	D		
Di-isocianato di toluilene *	2078	B		
Di-isopropilammina	1158	C		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
		(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Di-metilammina (soluzione acquosa a 40%)	1160	C		
Di-metiletanolamina (2 Dimetiletanoetanol) *	2051	C		
Dimetilformamide	—	D		
1.4 Diossano *	1165	C		
Di-isopropanolamina	—	C		
Dodecilbenzene	—	C		
Epicloridrina	2023	B		
Esametil-diamina *	1783	C		
Etere benzilico *	—	C		
Etere dicloroetilico	1916	B		
Etere etilico	1155	D		
Etere isopropilico *	1159	D		
Etere monoetilico dell'etilen glicol (2-etossietanolo)	1171	D		
Etil-amil-chetone	—	C		
Etilbenzene	1175	C		
Etilcicloesano	—	D		
2-etil-3 propilacroleina *	—	B		
Etilendiammina	1604	C		
Etilen-cianidrina *	—	D		
Fenolo	1671	B		
Formaldeide (soluzione a 37-50%)	1198	C		
Fosfato di tricresile *	—	B		
Fosforo (elementare)	1338	A	0,01	0,005
Tetraidronaftalina	1540	C		
Idrossido di calcio (soluzione)	—	D		
Idrossido di sodio	1824	C		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
		(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Isobutanolo (alcool iso-butilico)	1212	D		
Isobutiraldeide	2045	C		
Isoforone	—	D		
Isopentano	—	D		
Isoprene	1218	D		
Isopropanolammina	—	C		
Isopropilammina	1221	C		
Isopropil cicloesano	—	D		
Isottano *	—	D		
Lattato di etile *	1192	D		
Metacrilato di butile	—	D		
Metacrilato di isobutile	—	D		
Metacrilato di metile	1247	D		
2-metil 5 etil piridina *	—	B		
2-metil pentene *	—	D		
Metil-stirene-alfa *	—	D		
Monocloridrina di etilene (2-cloretanolo) *	1135	D		
Monoetanolammina	—	D		
Monoisopropilammina	—	C		
Monometiletanolammina	—	C		
Monopropilammina (propilamina) . . .	1277	C		
Morfolina *	2054	C		
Naftalene (liquefatta)	1334	A	0,1	0,05
Nitrobenzene	—	C		
2-nitropropano	—	D		
Nitrotoluene (ortonitrotoluene)	1664	C		
Nonilfenolo	—	C		
Olio di canfora	1130	B		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

SOSTANZA	Numero ONU	Categoria di inquinamento in funzione della quale si devono effettuare gli scarichi in esercizio	Concentrazione residua (percentuale in peso)	
		(norma 3 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 1 dell'Allegato II)	(norma 5, paragrafo 7 dell'Allegato II)
	I	II	III Fuori delle zone speciali	IV Nelle zone speciali
Ossido di mesitile * . . .	1229	C		
Ottanolo normale	—	C		
Pentacloretano . . .	1669	B		
Pentaclorofenato di sodio (soluzione) .	—	A	0,1	0,05
Pentano normale . .	1265	C		
Piombo tetraetile . . .	1649	A	0,1	0,05
Piombo tetrametile	1649	A	0,1	0,05
Piridina	1282	B		
Potassa caustica (idrossido di potassio) .	1814	C		
beta-Propiolattone *	—	B		
Propionaldeide	1275	D		
Sego	—	D		
Stirene	2055	C		
Tetracloretilene (percloretilene) . . .	1897	B		
Tetracloruro di carbonio	1846	B		
Tetracloruro di silicio	1818	D		
Tetracloruro di titanio	1838	D		
Tetraidrofurano . . .	2056	D		
Tetrametilbenzene . .	—	D		
Toluene . .	1294	C		
Trementina . . .	1299	B		
Tricloretano . . .	—	C		
Tricloretilene .	1710	B		
Trietanolammina	—	D		
Trietilamina	1296	C		
Trimetilbenzene * . .	—	C		
Xilene (miscele di isomeri)	1307	C		

* L'asterisco indica che la sostanza è stata inclusa nel presente elenco a titolo provvisorio e che occorreranno ulteriori informazioni per poter apprezzare appieno i rischi che presenta per l'ambiente e in particolare per le risorse viventi.

APPENDICE III.

ELENCO DELLE ALTRE SOSTANZE LIQUIDE TRASPORTATE ALLA RINFUSA

Acetato di isopropile
Acetato di metilamile
Acetonitrile (cianuro di metile)
Acqua
Alcoli grassi (C_{12}-C_{20})
Alcool amilico terziario
Alcool butilico normale
Alcool decilico normale
Alcool etilico
Alcool isodecilico
Alcool isopropilico
Alcool metilico
Alcool ottildecilico
Butirrolattone
Cloruro di calcio (soluzione)
Dietanolammina
Dietilene-glicol
Dipentene
Dipropilene-glicol
Esano normale
Eptano normale
Eptene (miscela di isomeri)
Etere butilico
Etilene-glicol
Glicerina
Latte
Ligroina
Melasse
Metil-etil-chetone (2 butanone)
Olio di fegato di merluzzo
Olio di noci di cocco
Olio di oliva
Olio di ricino
Ossido di propilene
Polipropilen-glicol
Propilene tetramero
Propilene trimero
Sorbitolo
Succo di limone
Tridecanolo
Trietilene-glicol
Trietilene tetramina
Tripropilen-glicol
Vino
Zolfo liquido

APPENDICE IV.

REGISTRO DI CARICO PER LE NAVI CHE TRASPORTANO SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE ALLA RINFUSA

Nome della nave ....

Capacità di trasporto di carico di ogni cisterna in metri cubi ....

....

Viaggio da .... a ....

a) *Imbarco del carico*

1. Data e luogo di imbarco
2. Denominazione e categoria del(dei) carico(chi) imbarcato(i)
3. Identificazione della(delle) cisterna(e) caricata(e)

b) *Travasi del carico*

4. Data del travaso
5. Identificazione della(delle) cisterna(e) i) da
ii) a
6. E' stata(sono state) vuotata(e) la(le) cisterna(e) indicata(e) al punto 5 i)?
7. In caso contrario, quantità rimasta

c) *Scaricazione del carico*

8. Data e luogo della scaricazione
9. Identificazione della(delle) cisterna(e) scaricata(e)
10. E' stata (Sono state) vuotata(e) la(le) cisterna(e)?
11. In caso contrario, quantità che resta nella(nelle) cisterna(e)
12. La(le) cisterna(e) deve(devono) essere pulita(e)?
13. Quantità trasferita nella cisterna di decantazione
14. Identificazione della cisterna di decantazione

.... Firma del Comandante

d) ***Zavorramento delle cisterne del carico***

15. **Identificazione della(delle) cisterna(e) zavorrata(e)**
16. **Data e posizione della nave all'inizio dello zavorramento**

e) *Pulizia delle cisterne del carico*

Sostanze di categoria A

17. **Identificazione della(delle) cisterna(e) pulita(e)**
18. Data e luogo della pulizia
19. Metodo(i) di pulizia
20. Ubicazione degli impianti di raccolta utilizzati
21. Concentrazione dell'effluente quando si è fermato lo scarico nell'impianto di raccolta
22. Quantità che rimane nella cisterna
23. Metodo usato e quantità di acqua introdotta nella cisterna per la pulizia finale
24. Luogo e data dello scarico in mare
25. Metodo ed equipaggiamento utilizzati per lo scarico in mare

Sostanze delle categorie B, C *e* D

26. Metodo di lavaggio utilizzato
27. Quantità di acqua adoperata
28. Data e luogo dello scarico in mare
29. Metodo ed equipaggiamento utilizzati per lo scarico in mare

f) *Travaso delle acque di zavorra inquinate*

30. Identificazione della(delle) cisterna(e)
31. Data e posizione della nave all'inizio dello scarico in mare
32. Data e posizione della nave alla fine dello scarico in mare
33. Velocità della nave durante lo scarico
34. Quantità scaricata in mare
35. Quantità di acqua inquinata travasata nella cisterna di decantazione (identificazione della(delle) cisterna(e) di decantazione)
36. Data e porto di scarico negli impianti di raccolta a terra (se del caso)

.... Firma del Comandante

g) *Travaso dalla cisterna di decantazione/eliminazione dei residui*

37. Identificazione della(delle) cisterna(e) di decantazione

38. Quantità ritirata da ogni cisterna

39. Sistema di eliminazione dei residui:

a) Impianti di raccolta
b) Miscelatura con il carico
c) Travaso in un'altra(altre) cisterna(e) (identificazione della (delle) cisterna[e])
d) Altro sistema

40. Data e porto di eliminazione dei residui

h) *Scarichi fortuiti od altrimenti eccezionali*

41. Data e ora dell'evento

42. Luogo e posizione della nave al verificarsi dell'evento

43. Quantità approssimativa, denominazione e categoria della sostanza

44. Circostanze dello scarico o della perdita e osservazioni generali

.... Firma del Comandante

APPENDICE V.

Modello di certificato.

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO RELATIVO AL TRASPORTO DI SOSTANZE LIQUIDE NOCIVE ALLA RINFUSA (1973)

(*Nota:* Nel caso di una nave cisterna per prodotti chimici, questo certificato deve essere completato con il certificato richiesto ai sensi del paragrafo 3 della Norma 13 delll'Allegato II della presente Convenzione).

(timbro ufficiale)

Rilasciato a norma delle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, a nome del Governo

(denominazione ufficiale completa del paese)

da ....

(nome e qualifica ufficiale completi della persona competente o dell'organizzazione autorizzata in base alle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi)

Nome della nave	Numero o lettere distintive della nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda

SI CERTIFICA:

1. che la nave è stata visitata conformemente alle disposizioni della Norma 10 dell'Allegato II della Convenzione;

2. che a seguito di detta visita si è constatato che la progettazione, la costruzione e l'equipaggiamento della nave sono tali da ridurre al minimo gli scarichi incontrollati in mare delle sostanze liquide nocive;

3. che i sistemi ed i dispositivi seguenti sono stati approvati dall'Autorità come rispondenti alle disposizioni contenute nella Norma 5 dell'Allegato II della Convenzione:

....

(seguito nelle pagine aggiunte, firmate e datate)

Il presente certificato è valido fino al ....
subordinatamente all'esecuzione delle visite intermedie ad intervalli di

....

Rilasciato a ....
(luogo di rilascio del certificato)

il 19.... ....

(firma del funzionario debitamente autorizzato che rilascia il certificato)

(sigillo o timbro, a seconda del caso, dell'Autorità che rilascia il certificato)

Visite intermedie.

Si certifica che, in occasione di una visita intermedia, come prescritto dalla Norma 10. 1 *c*) dell'Allegato II della Convenzione, si è constatato che questa nave e le sue condizioni soddisfano le pertinenti disposizioni della Convenzione.

Firmato ....
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località ....

Data

(sigillo o timbro, a seconda del caso, dell'Autorità)

Ai sensi della Norma 12, 2 e 4 dell'Allegato II della Convenzione, la validità del presente certificato viene prorogata fino al ....

....

Firmato ....
(firma del funzionario debitamente autorizzato)

Località ....

Data ....

(sigillo o timbro, a seconda del caso, dell'Autorità)

ALLEGATO III.

NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DA SOSTANZE NOCIVE TRASPORTATE PER MARE IN COLLI O IN CONTENITORI, IN CISTERNE O IN VAGONI CISTERNA STRADALI E FERROVIARI

Norma 1.

Campo di applicazione.

1. Salvo espressa disposizione contraria, le norme del presente Allegato si applicano a tutte le navi che trasportano sostanze nocive in colli, o in contenitori, o in contenitori-cisterna o in vagoni-cisterna stradali e ferroviari.

2. Tale trasporto di sostanze nocive è vietato a meno che non venga effettuato conformemente alle disposizioni del presente Allegato.

3. Per completare le disposizioni del presente Allegato, il Governo di ciascuna Parte contraente della Convenzione emana o fa emanare norme particolareggiate relative all'imballaggio, alla marcatura, all'etichettatura, ai documenti, allo stivaggio, ai limiti quantitativi, alle eccezioni e alle notifiche, al fine di prevenire o ridurre al minimo l'inquinamento dell'ambiente marino da sostanze nocive.

4. Ai fini del presente Allegato gli imballaggi, i contenitori, i contenitori-cisterna, i vagoni-cisterna stradali e ferroviari che sono già stati usati per il trasporto di sostanze nocive sono anche essi considerati come sostanze nocive, a meno che non siano state prese sufficienti precauzioni al fine di assicurare che non contengano più alcun residuo pericoloso per l'ambiente marino.

Norma 2.

Imballaggio.

Gli imballaggi, i contenitori, i contenitori-cisterna, i vagoni-cisterna stradali e ferroviari devono essere tali da ridurre al minimo i pericoli ai quali è esposto l'ambiente marino, tenuto conto del loro contenuto specifico.

Norma 3.

Marcatura e etichettatura.

Ogni collo, sia spedito individualmente che in gruppi o in contenitori, ogni contenitore, ogni contenitore-cisterna, ogni vagone-cisterna stradale e ferroviario, contenenti una sostanza nociva devono essere

contrassegnati in modo durevole con la denominazione tecnica esatta (la denominazione commerciale non dovrebbe essere utilizzata al posto della denominazione tecnica esatta) e inoltre provvisti di una etichetta o di un marchio distintivo che indichi che il contenuto è pericoloso. Questa identificazione deve essere completata, se è possibile, con qualsiasi altro mezzo, per esempio indicando il numero di riferimento delle Nazioni Unite.

Norma 4.

Documenti.

1. In tutti i documenti relativi al trasporto in mare di sostanze nocive in cui viene fatta menzione di dette sostanze, si usa la denominazione tecnica esatta della sostanza (e non la denominazione commerciale).

2. I documenti di spedizione forniti dallo spedizioniere devono comprendere un certificato o una dichiarazione che attesta che il carico presentato per il trasporto è adeguatamente imballato, marcato e etichettato e in condizioni tali da ridurre al minimo i pericoli che il suo trasporto può presentare per l'ambiente marino.

3. Qualunque nave che trasporta sostanze nocive deve possedere uno speciale elenco o manifesto in cui sono menzionate le sostanze nocive imbarcate e il luogo in cui si trovano. Invece di detto elenco o di detto manifesto, può essere usato un piano di stivaggio particolareggiato che indica il luogo in cui si trovano tutte le sostanze nocive a bordo. Copie di detti documenti verranno conservate anche a terra dall'armatore della nave o da un suo rappresentante, finché le sostanze nocive non saranno state scaricate.

4. Quando una nave possiede un elenco, un manifesto speciale o un piano di stivaggio particolareggiato, in conformità alle disposizioni in vigore della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare relative al trasporto di merci pericolose, i documenti richiesti ai fini del presente Allegato possono essere riuniti con i documenti relativi alle merci pericolose. Quando i documenti sono combinati, deve essere fatta una netta distinzione tra le merci pericolose e le sostanze nocive.

Norma 5.

Stivaggio.

Le sostanze nocive vengono stivate e fissate in modo appropriato, da ridurre al minimo i pericoli per l'ambiente marino, senza arrecare pregiudizio alla sicurezza della nave e delle persone a bordo.

Norma 6.

Limiti quantitativi.

Può essere necessario, per validi motivi scientifici e tecnici, vietare il trasporto su una data nave di alcune sostanze nocive che sono molto pericolose per l'ambiente marino o limitare la quantità di dette sostanze che può essere trasportata da una stessa nave. Fissando tali limiti, bisogna tenere in debita considerazione le dimensioni, la costruzione e l'equipaggiamento della nave, nonché l'imballaggio e le proprietà intrinseche di ciascuna sostanza.

Norma 7.

Eccezioni.

1. Lo scarico per getto in mare di merci nocive trasportate in colli, in contenitori, in contenitori-cisterna, in vagoni-cisterna stradali o ferroviari è vietato, a meno che non sia necessario per garantire la sicurezza della nave o per salvare delle vite umane in mare.

2. Con riserva delle disposizioni della presente Convenzione, misure adeguate potranno essere adottate in funzione delle proprietà fisiche, chimiche e biologiche delle sostanze nocive, per disciplinare lo scarico in mare delle acque di pulitura delle loro perdite, a condizione che l'applicazione di dette misure non comprometta la sicurezza della nave e delle persone a bordo.

Norma 8.

Notifica.

In caso di alcune sostanze nocive che potrebbero essere segnalate dal Governo di una Parte alla Convenzione, il comandante o l'armatore della nave, o un suo rappresentante, notifica all'autorità portuale competente la sua intenzione di caricare o di scaricare dette sostanze almeno 24 ore prima di detta operazione.

ALLEGATO IV.

NOME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DA ACQUE DI SCARICO DELLE NAVI

Norma 1.

Definizioni.

Ai fini del presente Allegato:

1. Per « nave nuova » si intende una nave:

a) il cui contratto di costruzione è stato stipulato o, in assenza di un contratto di costruzione, la cui chiglia è stata impostata o la cui costruzione si trova ad uno stato di avanzamento equivalente, al momento dell'entrata in vigore del presente Allegato o successivamente; o

b) la cui consegna viene effettuata tre anni o più dopo l'entrata in vigore del presente Allegato.

2. Per « nave esistente » si intende una nave che non è una « nave nuova ».

3. Per « acque di scarico » si intende:

a) drenaggio e altri rifiuti provenienti da un qualunque tipo di gabinetti, orinatoi e scarichi di w.c.;

b) drenaggio proveniente da lavabi, tinozze e condotte di scarico situate nei locali riservati a cure mediche (infermeria, sala di assistenza medica. eccetera);

c) drenaggio proveniente dagli spazi utilizzati per il trasporto di animali viventi;

d) le altre acque di rifiuto qualora siano mescolate ai drenaggi sopra menzionati;

4. Per « cisterna di raccolta » si intende qualunque cisterna destinata a raccogliere e a conservare le acque di scarico.

5. Con l'espressione « a partire dalla terra più vicina » si intende a partire dalla linea di base che serve a determinare il mare territoriale del territorio in questione conformemente al diritto internazionale; tuttavia ai fini della presente Convenzione con l'espressione « a partire dalla terra più vicina » della costa nord-est dell'Australia si intende a partire da una linea tracciata da un punto di latitudine 11° Sud e di longitudine 142°08' Est fino ad un punto della costa australiana di latitudine 10°35' Sud, poi tra i seguenti punti:

longitudine 141°55' Est fino ad un punto di latitudine 10°00' Sud
longitudine 142°00' Est fino ad un punto di latitudine 9°10' Sud

longitudine 143°52' Est fino ad un punto di latitudine 9°00' Sud
longitudine 144°30' Est fino ad un punto di latitudine 13°00' Sud
longitudine 144°00' Est fino ad un punto di latitudine 15°00' Sud
longitudine 146°00' Est fino ad un punto di latitudine 18°00' Sud
longitudine 147°00' Est fino ad un punto di latitudine 21°00' Sud
longitudine 153°00' Est fino ad un punto della costa australiana in latitudine 24°42' Sud, longitudine 153°15' Est.

Norma 2.

Campo di applicazione.

Le disposizioni del presente Allegato si applicano:

a) i) alle navi nuove la cui stazza lorda sia pari o superiore alle 200 tonnellate;

ii) alle navi nuove la cui stazza lorda sia inferiore alle 200 tonnellate e che sono autorizzate a trasportare più di 10 persone;

iii) alle navi nuove la cui stazza lorda non sia misurata e che sono autorizzate a trasportare più di 10 persone; e

b) i) alle navi esistenti la cui stazza lorda sia pari o superiore alle 200 tonnellate, 10 anni dopo l'entrata in vigore del presente Allegato;

ii) alle navi esistenti la cui stazza lorda sia inferiore alle 200 tonnellate e che sono autorizzate al trasporto di più di 10 persone, 10 anni dopo l'entrata in vigore del presente Allegato; e

iii) alle navi esistenti la cui stazza lorda non sia misurata e che sono autorizzate a trasportare più di 10 persone, 10 anni dopo l'entrata in vigore del presente Allegato.

Norma 3.

Ispezioni.

1. Le navi soggette alle disposizioni del presente Allegato e che effettuano viaggi verso porti o terminali situati al largo entro i confini giurisdizionali di altre Parti alla Convenzione sono sottoposte alle ispezioni qui di seguito specificate:

a) una visita iniziale della nave, prima della sua entrata in servizio o prima che le venga rilasciato, per la prima volta, il certificato prescritto dalla Norma 4 del presente Allegato; questa visita dovrà comprendere tutti quegli accertamenti che assicurino che sono state soddisfatte le seguenti condizioni:

i) quando una nave è dotata di un impianto per il trattamento delle acque di scarico, esso deve essere conforme alle norme di sfruttamento stabilite in conformità alle norme ed ai metodi di prova messi a punto dall'Organizzazione;

ii) quando la nave è dotata di un dispositivo di polverizzazione e di disinfezione delle acque usate, tale dispositivo deve essere del tipo approvato dall'Autorità;

iii) quando la nave è dotata di una cisterna di raccolta, la cui capacità deve essere sufficiente, secondo il parere dell'Autorità, a conservare tutte le acque di scarico della nave, tenendo conto del servizio della nave, del numero di persone a bordo e degli altri fattori pertinenti. La cisterna di raccolta deve essere munita di un dispositivo che indichi visibilmente la quantità del contenuto; e

iv) quando la nave è dotata di una tubatura che sbocca all'esterno, permettendo lo scarico delle acque usate in impianti di raccolta, e tale tubatura è munita di un raccordo a terra standardizzato conforme alla Norma 11 del presente Allegato.

La visita deve essere tale da garantire che l'equipaggiamento, gli accessori, le sistemazioni e i materiali siano pienamente conformi alle relative disposizioni del presente Allegato;

b) visite periodiche ad intervalli stabiliti dall'Autorità, purché non superino i cinque anni, e che permettano di accertare che l'equipaggiamento, gli accessori, le sistemazioni ed i materiali sono pienamente conformi alle relative disposizioni del presente Allegato; tuttavia, in caso di proroga della durata del certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973), conformemente alle disposizioni dei paragrafi 2 e 4 della Norma 7 del presente Allegato, gli intervalli tra le visite periodiche possono essere prolungati corrispondentemente.

2. Per quanto riguarda le navi che non sono sottoposte alle disposizioni del paragrafo 1 della presente Norma, l'Autorità stabilisce le misure da adottare affinché vengano rispettate le disposizioni del presente Allegato.

3. Le visite alle navi, per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni del presente Allegato, vengono effettuate da funzionari dell'Autorità; tuttavia l'Autorità può affidare tali visite ad ispettori nominati a tale scopo, o ad organismi da essa autorizzati. In ogni caso, l'Autorità interessata si rende pienamente garante della completa esecuzione e dell'efficacia delle ispezioni.

4. Dopo una qualunque delle visite previste dalla presente Norma, non si potrà apportare, senza l'autorizzazione dell'Autorità, alcun sostanziale cambiamento, tranne che una semplice sostituzione all'equipaggiamento, agli accessori, alle sistemazioni e ai materiali che sono stati oggetto della visita.

Norma 4.

Rilascio dei certificati.

1. Un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) viene rilasciato, a seguito della visita effet-

tuata in conformità alle disposizioni della Norma 3 del presente Allegato, a tutte le navi che effettuano viaggi verso porti o terminali situati al largo posti sotto la giurisdizione di altre Parti della Convenzione.

2. Questo certificato viene rilasciato dall'Autorità, o da un agente o da un organismo da essa debitamente autorizzato. In ogni caso, l'Autorità assume la piena responsabilità del certificato rilasciato.

Norma 5.

Rilascio di un certificato da parte di un altro Governo.

1. Il Governo di una Parte della Convenzione può, su richiesta dell'Autorità, far visitare una nave e se ritiene che siano osservate le disposizioni del presente Allegato può rilasciare o far rilasciare alla nave un certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) in conformità al presente Allegato.

2. Una copia del certificato ed una copia del rapporto di visita vengono inviate, appena possibile, all'Autorità che ha richiesto la visita.

3. Un certificato così rilasciato deve contenere una dichiarazione attestante che esso è rilasciato su richiesta dell'Autorità; esso ha lo stesso valore e viene accettato alle stesse condizioni di un certificato rilasciato in applicazione della Norma 4 del presente Allegato.

4. Non può essere rilasciato alcun certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) ad una nave che batte la bandiera di uno Stato che non è Parte della Convenzione.

Norma 6.

Modello dei certificati.

Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) viene redatto nella lingua dello Stato che lo rilascia, conformemente al modello che figura nell'Appendice del presente Allegato. Se la lingua usata non è né l'inglese, né il francese, il testo deve comprendere anche una traduzione in una di queste due lingue.

Norma 7.

Durata della validità del certificato.

1. Il certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973) viene rilasciato per un periodo la cui durata viene stabilita dall'Autorità e non può tuttavia superare i cinque anni dalla data del rilascio, salvo che nei casi previsti ai paragrafi 2, 3 e 4 della presente Norma.

2. Se al momento della scadenza del suo certificato una nave non si trova in un porto o in un terminale al largo, nei confini giurisdizionali della Parte della Convenzione di cui la nave batte la bandiera, la validità del Certificato può essere prorogata dall'Autorità; tuttavia tale proroga deve essere accordata solo per permettere alla nave di portare a termine il suo viaggio verso lo Stato del quale batte bandiera o nel quale deve essere visitata, e ciò soltanto nel caso in cui tale misura appaia opportuna e ragionevole.

3. Nessun certificato può così essere prorogato per un periodo superiore ai cinque mesi ed una nave che beneficia di tale proroga ha il diritto, quando arriva nello Stato del quale batte bandiera o nel porto dove deve essere visitata, di lasciare tale porto o tale Stato senza avere prima ottenuto un nuovo certificato.

4. Un certificato che non è stato prorogato in virtù delle disposizioni del paragrafo 2 della presente Norma può essere prorogato dall'Autorità per un termine di grazia non superiore ad un mese dalla data di scadenza indicata sul certificato.

5. Il certificato non è più valido se la nave ha subìto sostanziali modifiche all'equipaggiamento, agli accessori, alle sistemazioni o ai materiali che sono richiesti, salvo una semplice sostituzione, senza l'autorizzazione dell'Autorità.

6. Qualunque certificato rilasciato ad una nave non è più valido quando la nave passa a battere bandiera di un altro Stato, con riserva delle disposizioni del paragrafo 7 della presente Norma.

7. Quando una nave passa a battere bandiera per un'altra Parte il certificato rimane valido per un periodo di tempo non superiore ai cinque mesi, se la durata della sua validità copre tale periodo, o fino alla data in cui l'Autorità rilascia un altro certificato se tale data è più vicina. Il Governo della Parte della quale la nave precedentemente batteva bandiera invia all'Autorità appena possibile dopo il cambiamento di bandiera, una copia del certificato di cui la nave era in possesso al momento del cambiamento, nonché, se del caso, una copia del rapporto di visita.

Norma 8.

Scarico delle acque usate.

1. Con riserva delle disposizioni della Norma 9 del presente Allegato, lo scarico in mare di acque usate è vietato, a meno che non vengano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) la nave scarichi le acque usate, dopo triturazione e disinfezione a mezzo di un dispositivo approvato dall'Autorità in conformità alle disposizioni della Norma 3, paragrafo 1, alinea *a*) quando la nave si trova ad una distanza superiore alle quattro miglia marine

dalla terra più vicina e scarichi le acque usate non triturate e non disinfettate ad una distanza superiore alle dodici miglia marine da quest'ultima; in ogni caso, le acque usate conservate nelle cisterne di raccolta devono essere scaricate non tutte in una volta ma a poco a poco quando la nave è in rotta e proceda ad una velocità di almeno 4 nodi. Il tasso di scarico viene approvato dall'Autorità che si basa sulle Norme elaborate dall'Organizzazione;

b) le acque usate della nave vengono trattate in un impianto adeguato che l'Autorità ha verificato essere conforme alle Norme operative previste dalla Norma 3, paragrafo 1, alinea *a*) i) del presente Allegato, e

i) i risultati della prova dell'impianto vengono riportati nel certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico (1973);

ii) inoltre, l'effluente non lascia solidi galleggianti visibili nell'acqua circostante e non provochi mutamenti di colorazione di detta acqua.

c) la nave si trovi nelle acque che rientrano nella giurisdizione di uno Stato e scarichi le sue acque usate conformemente alle disposizioni meno severe che potrebbero essere imposte da detto Stato;

2. Quando le acque di scarico sono mescolate a residui o acque di rifiuto il cui scarico è sottoposto a disposizioni diverse, vengono applicate le disposizioni le più severe.

Norma 9.

Ecccezioni.

La norma 8 del presente Allegato non viene applicata:

a) allo scarico di acque usate effettuato da una nave per garantire la sua sicurezza e quella delle persone che si trovano a bordo e salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico di acque usate dovuto ad una avaria alla nave o al suo equipaggiamento, se sono state prese prima e dopo l'avaria precauzioni ragionevoli per prevenire o ridurre al minimo tale scarico.

Norma 10.

Impianti di raccolta.

1. I Governi delle Parti della Convenzione si impegnano ad assicurare l'installazione, nei porti e nei terminali, di impianti di raccolta delle acque di scarico adeguate ai bisogni delle navi che li utilizzano, senza causare loro indebiti ritardi.

2. I Governi delle Parti notificano all'Organizzazione, perché vengano trasmessi alle Parti interessate, tutti i casi in cui siano stati giudicati insufficienti gli impianti previsti dalla presente Norma.

Norma 11.

Raccordo di collegamento delle tubature di scarico.

Per permettere il raccordo delle tubature degli impianti di raccolta alle tubature di scarico della nave, sia le une che le altre devono essere munite di raccordi di collegamento standardizzati aventi dimensioni conformi a quelle della seguente tabella:

Dimensioni standardizzate delle flange dei raccordi di collegamento dei tubi di scarico

DESCRIZIONE	DIMENSIONI
Diametro esterno	210 mm
Diametro interno	secondo il diametro esterno delle tubature
Diametro del circolo dei centri dei bulloni	170 mm
Feritoie della flangia	4 fori di 18 mm di diametro posti ad uguale distanza sul circolo dei centri dei bulloni (avente il diametro sopraindicato), aperti verso la periferia della flangia, con larghezza dell'apertura di 18 mm
Spessore della flangia	16 mm
Bulloni e dadi: quantità, diametro	4, ciascuno, di 16 mm di diametro, di lunghezza adeguata

La flangia è fatta per ricevere le tubature fino a un diametro interno massimo di 100 mm.; deve essere in acciaio o altro materiale equivalente e deve avere faccia piana; la flangia, insieme ad un'adatta guarnizione, deve essere fatta per una pressione di servizio di 6 Kg/cm².

Per le navi la cui altezza di costruzione è pari o inferiore ai 5 metri, il diametro interno del raccordo di collegamento può essere di 38 millimetri.

APPENDICE DELL'ALLEGATO IV.

Modello di certificato.

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DA ACQUE DI SCARICO (1973)

Rilasciato a norma delle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, a nome dell'Autorità del Governo di

(nome ufficiale completo del Paese)

da

(nome e qualifica ufficiale completi della persona competente o dell'organizzazione autorizzata in base alle disposizioni della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi)

Nome della nave	Numero o lettere di immatricolazione della nave	Porto di immatricolazione	Stazza lorda	Numero di persone che la nave è autorizzata a trasportare

Nave nuova/esistente (*)
Data del contratto di costruzione ....

Data in cui è stata impostata la chiglia o la nave si trovava in uno stato di costruzione equivalente ....

Data del rilascio ....

* Depennare la menzione inutile.

SI CERTIFICA:

1. che la nave è dotata di un impianto per il trattamento delle acque di scarico/di un dispositivo di trituramento/di una cisterna di raccolta delle acque usate (*) e di un tubo di scarico conformemente ai commi da i) a iv) della Norma 3 1 *a*) dell'Allegato IV della Convenzione:

* *a*) Descrizione dell'impianto per il trattamento delle acque di scarico:

Tipo di impianto ....

Nome del fabbricante ....

L'impianto è stato certificato dall'Autorità come conforme alle seguenti norme concernenti gli effluenti: ** ....

* *b*) Descrizione del dispositivo di trituramento:

Tipo di dispositivo

Nome del fabbricante ....

Qualità delle acque di scarico dopo la disinfezione

* *c*) Descrizione della cisterna di raccolta:

Capacità totale della cisterna .... m^3

Ubicazione ....

d) tubo di scarico delle acque usate in un impianto di raccolta; tale tubo è munito di un raccordo standardizzato di collegamento con la terra;

2. che la nave è stata visitata conformemente alle disposizioni della Norma 3 dell'Allegato IV della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, relative alla prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico, e che in seguito a detta visita è stato constatato che l'equipaggiamento della nave e le condizioni relative sono soddisfacenti sotto tutti i punti di vista e che la nave risponde alle prescrizioni applicabili dell'Allegato IV di detta Convenzione.

Il presente certificato è valido fino a ....

Rilasciato a ....
(luogo del rilascio del certificato)

il .... 19..........
(firma del funzionario che rilascia il certificato)
(sigillo o timbro, secondo il caso, dell'Autorità cui spetta il rilascio del certificato)

Ai sensi dei paragrafi 2 e 4 della Norma 7 dell'Allegato IV della Convenzione, la validità del presente certificato è prorogata fino a

....

Firmato
(firma del funzionario debitamente autorizzato)
Luogo
Data
(sigillo o timbro, secondo il caso, dell'Autorità)

* Depennare la menzione inutile.
** Scrivere i parametri corrispondenti.

ALLEGATO V.

NORME RELATIVE ALLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DA RIFIUTI DELLE NAVI

Norma 1.

Definizioni.

Ai fini del presente Allegato:

1. Per « rifiuti » si intende qualunque specie di viveri, di rifiuti domestici ed operativi, ad eccezione del pesce fresco, che si formano durante l'uso normale di una nave e che possono essere scaricati in modo continuo o periodico, eccettuate quelle sostanze che sono definite o elencate negli altri Allegati della presente Convenzione.

2. Per « a partire dalla terra più vicina » si intende a partire dalla linea di base che serve a determinare il mare territoriale del territorio in questione conformemente al diritto internazionale; tuttavia, ai fini della presente Convenzione, con la espressione « a partire dalla terra più vicina » della costa nord-est dell'Australia si intende a partire da una linea tracciata da un punto della costa australiana di latitudine 11°00' Sud e longitudine 142°08' Est fino ad un punto di latitudine 10°35' Sud,
longitudine 141°55' Est fino a un punto di latitudine 10°00' Sud
longitudine 142°00' Est fino a un punto di latitudine 9°10' Sud
longitudine 143°52' Est fino a un punto di latitudine 9°00' Sud
longitudine 144°30' Est fino a un punto di latitudine 13°00' Sud
longitudine 144°00' Est fino a un punto di latitudine 15°00' Sud
longitudine 146°00' Est fino a un punto di latitudine 18°00' Sud
longitudine 147°00' Est fino a un punto di latitudine 21°00' Sud
longitudine 153°00' Est fino a un punto della costa australiana di latitudine 24°42' e di longitudine 153°15' Est.

3. Per « zona speciale » si intende una zona di mare che, per motivi tecnici riconosciuti connessi alle sue condizioni oceanografiche ed ecologiche, nonché al carattere particolare del suo traffico, richiede l'adozione di metodi obbligatori speciali per prevenire l'inquinamento marino da rifiuti. Fra le zone speciali figurano quelle elencate nella Norma 5 del presente Allegato.

Norma 2.

Campo d'applicazione.

Le disposizioni del presente Allegato si applicano a tutte le navi.

Norma 3.

Scarico dei rifiuti fuori delle zone speciali.

1. Con riserva delle disposizioni delle Norme 4, 5 e 6 del presente Allegato:

a) è vietato lo scarico in mare di qualsiasi materia plastica, ivi compresi soprattutto i cavi in materiale sintetico, le reti da pesca in materiale sintetico, i sacchetti in materia plastica per rifiuti;

b) lo scarico in mare dei seguenti rifiuti deve essere effettuato il più lontano possibile dalla terra più vicina; in ogni caso è vietato se la terra più vicina è a meno:

i) di 25 miglia marine, per quanto concerne i materiali di avvolgimento, di legatura e di imballaggio che restano galleggianti;

ii) di 12 miglia marine, per quanto riguarda i rifiuti alimentari e tutti gli altri rifiuti, ivi compresi le carte, gli stracci, gli oggetti di vetro, gli oggetti metallici, le bottiglie, gli utensili di cucina e simili;

c) lo scarico in mare dei rifiuti indicati al comma *b*) ii) della presente norma, può essere autorizzato quando tali rifiuti vengano prima passati attraverso un dispositivo di triturazione o frantumazione e deve essere effettuato il più lontano possibile dalla terra più vicina; in ogni caso lo scarico è vietato se la terra più vicina si trova a meno di 3 miglia marine. I rifiuti così triturati o frantumati devono poter passare attraverso un setaccio avente fori non più ampi di 25 millimetri.

2. Quando i rifiuti sono mescolati ad altri residui la cui eliminazione o il cui scarico sono sottoposti a disposizioni diverse, vengono applicate le disposizioni più severe.

Norma 4.

Disposizioni speciali per lo scarico dei rifiuti.

1. Con riserva delle disposizioni del paragrafo 2 della presente Norma, viene vietato alle piattaforme fisse o galleggianti che esplorano, sfruttano o trattano al largo le risorse minerali del fondo dei mari e degli oceani, nonché a tutte le altre navi che si trovano vicino o a meno di 500 metri da dette piattaforme, di scaricare i materiali previsti dal presente Allegato.

2. Lo scarico in mare dei rifiuti alimentari, da parte di dette piattaforme fisse o galleggianti situate a più di 12 miglia marine dalla terra e da parte di tutte le altre navi che si trovano vicino o a meno di 500 metri di dette piattaforme è autorizzato quando tali rifiuti vengono prima passati attraverso un dispositivo di triturazione o di frantumazione. I rifiuti alimentari così triturati o frantumati devono poter passare attraverso un setaccio aventi fori non più ampi di 25 millimetri.

Norma 5.

Scarico di rifiuti in zone speciali.

1. **Ai fini del presente Allegato, le zone speciali sono la zona del Mediterraneo, la zona del mar Baltico, la zona del mar Nero, la zona del mar Rosso e la « zona dei Golfi », che sono definite come segue:**

a) Per zona del mare Mediterraneo, si intende il mare Mediterraneo propriamente detto, con i golfi e i mari che esso comprende, limitato dalla parte del mar Nero dal parallelo 41° N e limitato ad ovest, nello stretto di Gibilterra, dal meridiano 5°36' O.

b) Per zona del mar Baltico, si intende il mar Baltico propriamente detto nonché il golfo di Botnia, il golfo di Finlandia e l'accesso al mar Baltico delimitato dal parallelo di Skaw nello Skagerrak (57° 44,8' N).

c) Per zona del mar Nero, si intende il mar Nero propriamente detto, limitato dalla parte del Mediterraneo dal parallelo 41° N.

d) Per zona del mar Rosso, si intende il mar Rosso propriamente detto nonché i golfi di Suez e di Aqaba, limitati a sud della lossodromia che collega Ras Siyan (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) e Husn Murad (12° 40,4 N, 43° 30,2' E).

e) Per « zona dei Golfi » si intende la zona marittima situata a nord-ovest della lossodromia che collega Ras el Had (22° 30' N. 59° 48' E) e Ras el Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).

2. Con riserva delle disposizioni della Norma 6 del presente Allegato:

a) è vietato scaricare in mare:

i) qualsiasi materia plastica, ivi compresi soprattutto i cavi in materiale sintetico, le reti da pesca in materiale sintetico, i sacchetti in materia plastica per rifiuti; e

ii) tutti gli altri rifiuti, ivi compresi gli oggetti di carta, gli stracci, gli oggetti di vetro, gli oggetti metallici, le bottiglie, gli utensili di cucina, ed i materiali per avvolgimento, legatura ed imballaggio;

b) lo scarico in mare dei rifiuti alimentari deve essere effettuato il più lontano possibile dalla terra, e in ogni caso ad una distanza non inferiore alle 12 miglia marine dalla terra più vicina.

3. Quando i rifiuti sono mescolati ad altri scarichi la cui eliminazione o il cui scarico sono sottoposti a disposizioni diverse, vengono applicate le disposizioni più severe.

4. Impianti di raccolta nelle zone speciali:

a) I Governi delle Parti della Convenzione rivieraschi di una zona speciale si impegnano ad installare, al più presto, in tutti i porti della zona speciale, degli impianti di raccolta adeguati, in conformità alle disposizioni della norma 7 del presente Allegato e tenendo conto delle particolari necessità delle navi che operano in dette zone.

b) I Governi delle Parti interessate devono notificare all'Organizzazione le misure che hanno adottato in applicazione del comma *a*) della presente Norma. Quando l'Organizzazione avrà ricevuto un numero sufficiente di tali notifiche, fisserà la data in cui entreranno in vigore le disposizioni della presente Norma riguardanti la zona in questione. L'Organizzazione notificherà a tutte le Parti, con almeno 12 mesi di anticipo, la data da essa fissata.

c) A partire da questa data, le navi che fanno scalo anche nei porti delle zone speciali previste in cui gli impianti richiesti non sono ancora disponibili devono conformarsi pienamente a tutte le disposizioni della presente Norma.

Norma 6.

Eccezioni.

Le Norme 3, 4 e 5 del presente Allegato non si applicano:

a) allo scarico dei rifiuti effettuato da una nave per garantire la sua sicurezza e quella delle persone che si trovano a bordo o per salvare delle vite umane in mare; o

b) allo scarico di rifiuti dovuto ad una avaria della nave o al suo equipaggiamento, se sono state prese, prima o dopo l'avaria tutte le ragionevoli precauzioni per prevenire o ridurre al minimo tale scarico; o

c) alla perdita accidentale di reti da pesca in materiale sintetico o di materiali sintetici usati per riparare dette reti, se sono state prese tutte le ragionevoli precauzioni per prevenire detta perdita.

Norma 7.

Impianti di raccolta.

1. I Governi delle Parti della Convenzione si impegnano ad assicurare l'installazione, nei porti e nei terminali, di impianti di raccolta di rifiuti adeguati ai bisogni delle navi che le utilizzano, senza causare loro indebiti ritardi.

2. I Governi della Parti notificano all'Organizzazione, perché vengano trasmessi alle Parti interessate, tutti i casi in cui siano stati giudicati insufficienti gli impianti previsti dalla presente Norma.

TRADUZIONE NON UFFICIALE

N.B. — I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nel protocollo.

PROTOCOLLO DEL 1973 SULL'INTERVENTO IN ALTO MARE IN CASO DI INQUINAMENTO DA SOSTANZE DIVERSE DAGLI IDROCARBURI

LE PARTI DEL PRESENTE PROTOCOLLO,

ESSENDO PARTI della Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidente che causa o che può causare un inquinamento da idrocarburi, fatto a Bruxelles, il 29 novembre 1969.

PRENDENDO IN CONSIDERAZIONE la risoluzione sulla cooperazione internazionale in materia di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi adottata dalla Conferenza giuridica internazionale del 1969 sui danni dovuti all'inquinamento delle acque del mare,

PRENDENDO IN CONSIDERAZIONE anche il fatto che, conformemente a detta risoluzione, l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima ha intensificato, in collaborazione con tutte le altre organizzazioni internazionali interessate, i suoi lavori relativi ai diversi aspetti dell'inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

Articolo I.

1. Le Parti del presente Protocollo possono adottare, in alto mare, le misure necessarie a prevenire, attenuare o eliminare i pericoli gravi ed imminenti che presentano, per le loro coste o per gli interessi connessi, l'inquinamento o una minaccia di inquinamento da sostanze diverse dagli idrocarburi conseguenti ad un sinistro marittimo o ad azioni connesse a tale sinistro, verosimilmente suscettibili di avere delle conseguenze dannose molto importanti.

2. « Le sostanze diverse dagli idrocarburi » di cui al paragrafo 1 sono:

a) le sostanze elencate in una lista che sarà stabilita da un organo competente designato dall'Organizzazione e sarà allegata al presente Protocollo, e

b) le altre sostanze suscettibili di mettere in pericolo la salute umana, di nuocere le risorse viventi e la vita marina, di danneggiare le attrattive o di ostacolare qualunque altra utilizzazione legittima del mare.

3. Ogni volta che una Parte interviene per adottare delle misure riguardo ad una sostanza elencata al paragrafo 2, *b*), detta Parte avrà il compito di stabilire che tale sostanza, nelle circostanze esistenti al momento dell'intervento, potrebbe ragionevolmente creare un pericolo grave ed imminente analogo a quello creato da una qualunque delle sostanze elencate nella lista menzionata al paragrafo 2, *a*) di cui sopra.

Articolo II.

1. Le disposizioni dell'articolo I, paragrafo 2 e degli articoli da II a VIII della Convenzione internazionale sull'intervento in alto mare in caso di incidente che provoca o può provocare un inquinamento da idrocarburi, 1969, nonché le disposizioni dell'Allegato della Convenzione stessa, che si riferiscono agli idrocarburi, si applicano alle sostanze previste all'articolo I del presente Protocollo.

2. Ai fini del presente Protocollo, la lista di esperti di cui all'articolo III, paragrafo *c*) e all'articolo IV della Convenzione deve essere esteso al fine di includere gli esperti qualificati a fornire pareri sulle sostanze diverse dagli idrocarburi. Gli Stati membri dell'Organizzazione e le Parti al Presente Protocollo possono sottoporre dei nomi per la compilazione della lista.

Articolo III.

1. La lista di cui al paragrafo 2, comma *a*) dell'articolo I viene aggiornata dall'organo competente designato dall'Organizzazione.

2. Qualunque emendamento che una Parte al presente Protocollo propone di apportare alla lista viene sottoposto all'Organizzazione che lo comunica a tutti i membri dell'Organizzazione e a tutte le Parti al presente Protocollo almeno tre mesi prima del suo esame da parte dell'Organo competente.

3. Le Parti del presente Protocollo, siano o no membri dell'Organizzazione, sono ammesse a partecipare alle procedure dell'organo competente.

4. Gli emendamenti sono adottati alla maggioranza dei due terzi delle sole Parti del presente Protocollo, presenti e votanti.

5. Ogni emendamento adottato in base al precedente paragrafo 4 viene comunicato dall'Organizzazione a tutte le Parti del presente Protocollo per l'accettazione.

6. Un emendamento viene ritenuto accettato sei mesi dopo che è stato così comunicato, a meno che, durante tale periodo, almeno un terzo delle Parti del Protocollo non rivolga all'Organizzazione un'obiezione a tale emendamento.

7. Tre mesi dopo la data della sua accettazione, conformemente al precedente paragrafo 6, un emendamento entra in vigore per tutte le Parti del presente Protocollo, ad eccezione di quelle che hanno fatto, prima di tale data, una dichiarazione ai sensi della quale non accettano il detto emendamento.

Articolo IV.

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati che hanno firmato la Convenzione di cui all'articolo II o che vi abbiano aderito, nonché di tutti gli Stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza internazionale del 1973 sull'inquinamento dei mari. Il Protocollo resta aperto alla firma a partire dal 15 gennaio 1974 sino al 31 dicembre 1974 presso la sede dell'Organizzazione.

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo il presente Protocollo viene sottoposto alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati che l'hanno firmato.

3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 4, gli Stati che non hanno firmato il presente Protocollo possono aderirvi.

4. Solo gli Stati che abbiano ratificato, accettato o approvato la Convenzione di cui all'articolo II o che vi abbiano aderito, possono ratificare, accettare o approvare il presente Protocollo o aderire ad esso.

Articolo V.

1. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento in buona e debita forma presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Ogni strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento del presente Protocollo nei confronti di tutte le Parti esistenti o dopo l'adempimento di tutte le procedure richieste per l'entrata in vigore dell'emendamento nei confronti delle dette Parti, è ritenuto applicabile al Protocollo modificato dall'emendamento.

Articolo VI.

1. Il presente Protocollo entra in vigore novanta giorni dopo la data in cui quindici Stati abbiano depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione, a condizione tuttavia che il presente Protocollo non entri in vigore prima dell'entrata in vigore della Convenzione di cui all'articolo II.

2. Per ciascuno degli Stati che ratifichino, accettino, approvino il presente Protocollo o vi aderiscano successivamente, esso entra in vigore novanta giorni dopo il deposito dello strumento appropriato da parte di tale Stato.

Articolo VII.

1. Il presente Protocollo può essere denunciato da una qualsiasi delle Parti in ogni momento, a partire dalla data in cui il presente Protocollo entra in vigore nei confronti di tale Parte.

2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento a tale scopo presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data del deposito del relativo strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione o allo spirare di ogni periodo più lungo che potrà essere specificato in tale strumento.

4. Ogni denuncia della Convenzione di cui all'articolo II da parte di una Parte costituisce una denuncia del presente Protocollo da parte di tale Parte. Questa acquista efficacia alla data in cui la denuncia della Convenzione acquista essa stessa efficacia in conformità del paragrafo 3 dell'articolo XII della detta Convenzione.

Articolo VIII.

1. L'Organizzazione può indire una Conferenza avente lo scopo di rivedere o di emendare il presente Protocollo.

2. A richiesta di almeno un terzo delle Parti, l'Organizzazione indìce una Conferenza delle Parti del presente Protocollo avente lo scopo di rivedere o di emendare il presente Protocollo.

Articolo IX.

1. Il presente Protocollo verrà depositato presso il Segretario generale dell'Organizzazione.

2. Il Segretario generale dell'Organizzazione:

a) informa tutti gli Stati che hanno firmato il presente Protocollo o che vi hanno aderito:

i) di ogni nuova firma o deposito di un nuovo strumento nonché della data in cui tale firma o tale deposito hanno avuto luogo;

ii) della data di entrata in vigore del presente Protocollo;

iii) di ogni deposito di strumento che denunci il presente Protocollo nonché della data in cui detta denuncia acquista efficacia;

iv) di ogni emendamento del presente Protocollo o del suo Allegato nonché di ogni obiezione o di ogni dichiarazione in base alle quali il detto emendamento non viene accettato;

b) trasmette delle copie certificate conformi del presente Protocollo a tutti gli Stati firmatari del Protocollo e a tutti gli Stati che vi aderiscono.

Articolo X.

A partire dall'entrata in vigore del presente Protocollo, il Segretario generale dell'Organizzazione ne trasmette copia certificata conforme al Segretario generale delle Nazioni Unite al fine della registrazione e della pubblicazione conformemente all'Articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo XI.

Il presente Protocollo viene redatto in un unico esemplare in lingua inglese, francese, russa, e spagnola, i quattro testi facenti ugualmente fede.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO A LONDRA il 2 novembre 1973.

(*seguono le firme*)

ALLEGATO

ELENCO DI SOSTANZE STABILITO DAL COMITATO PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO DELL'ORGANIZZAZIONE IN CONFORMITÀ AL PARAGRAFO 2(a) DELL'ARTICOLO 1

1. *Petrolio* (trasportato alla rinfusa)

Asfalti (bitumi)

Basi per miscela
Asfalto per impermeabilizzazione
Bitume per impiego diretto

Oli minèrali

Olio minerale chiarificato
Miscele contenenti petrolio grezzo
Bitume stradale
Olio aromatico (esclusi gli oli vegetali)
Basi per miscela
Olio minerale
Olio per impregnazione
Olio per macchine tessili
Olio per turbine

Distillati

Diretti
Strippati

Gasoli

Gasolio di craking

Basi per carburanti

Carburanti ottenuti per alchilazione
Carburanti ottenuti per reforming
Carburante ottenuto per polimerizzazione

Benzine

Condensati
Carburanti auto
Bezina avio
Dirette

Carburanti per reattori

JP-1 (kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (kerosene pesante)
Turbo fuel
(secondo nomenclatura americana)
Acqua ragia minerale

Nafta

Nafta leggera
Nafta pesante
Nafta media

2. *Sostanze nocive*

Anidride acetica
Acetone
Acetoncianidrina
Acroleina
Acrilonitrile
Aldrin
Allilisotiocianato
Fosfuro di alluminio
Ammoniaca (soluzione al 28%)
Fosfato di ammonio
Amilmercaptano
Anilina
Anilina cloridrato
Composti di antimonio
Composti di arsenico
Atrazina
Azimphos metile (Guthion)
Azoturo di bario
Cianuro di bario
Ossidio di bario
Benzene

Esaclorobenzene [isomeri] (Lindano
Benzidina
Polvere di berillio
Bromo
Cianuro di bromobenzile
Acrilato di normal butile
Acido butirrico
Acido cacodilico
Composti di cadmio
Carbaryl (sevin)
Solfuro di carbonio
Tetracloruro di carbonio
Clorodano
Cloroacetone
Cloroacetofenone
Clorodinitrobenzene
Cloroformio
Cloridrine (grezze)
Cloropicrina
Acido cromico (triossido di cromo)
Cocculus (solido)
Composti di rame
Cresoli
Cuprietilendiammina
Composti del cianuro
Bromuro di cianogeno
Cloruro di cianogeno
DDT
Dicloroaniline
Diclorobenzeni
Dieldrin
Dimethoate (cygon)
Dimetilammina (soluzione acquosa)
Dinitroaniline
4,6 - Dinitroortocresolo
Dinitrofenoli
Endosulphan (Thiodan)
Endrin
Epicloridrina
Bromoacetato di etile
Cloridrina etilenica (2 cloroetanolo)
Dicloroetilene
Etil parathion
Fentin-acetato (secco)
Acido fluosilicilico
Eptacloro
Esaclorobenzene
Esaetil-tetrafosfato
Acido cianidrico
Acido fluoridrico (soluzione al 40%)
Isoprene
Composti di piombo
Lindano (γ esano, BHC)
Melathion
Composti di mercurio
Alcool metilico
Cloruro di metilene
Melasse
Naftalene (liquefatta)
Naftil-tiourea
Acido nitrico (soluzione al 90%)
Acido solforico fumante (oleum)
Parathion
Paraquat
Fenolo
Acido fosforico
Fosforo (elementare)
Bifenili polialogenati
Pentaclorofenato di sodio (soluzione)
Stirene monomero
Toluene
Diisocianato di toluene
Toxaphene
Tritolilfosfato (2-4-5-T)

3. *Sostanze liquide* (trasportate alla rinfusa)

Acetaldeide
Ammoniaca anidra
Butadiene
Butano
Miscele di butano/propano
Butileni
Cloro
Dimetilammina
Cloruro di Etile
Etano
Etilene
Ossido di etilene
Metano (LNG)

Miscele di metilacetilene propadiene
Bromuro di metile
Cloruro di metile
Propano
Propilene
Cloruro di vinile monomero
Acido cloridrico anidro
Acido fluoridrico anidro
Anidride solforosa

4. *Sostanze radioattive*

Sostanze radioattive comprendenti elementi e composti (ma non limitantesi ad essi) i cui isotopi sono soggetti ai requisiti della sezione 835 dei regolamenti per la sicurezza del trasporto dei Materiali Radioattivi, Edizione riveduta 1973, pubblicata dall'Agenzia Internazionale per la Energia Atomica e che possono essere immagazzinate o trasportate come sostanze e/o materiali in pacchi di tipo A e di tipo B, quali materiali fissili o materiali trasportati con speciali sistemi quali

^{60}Co, ^{137}Cs, ^{226}Ra, ^{239}Pu, ^{235}U.

LEGGE 29 settembre 1980, n. 663.

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Spagna per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con protocollo aggiuntivo, firmata a Roma l'8 settembre 1977.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione tra l'Italia e la Spagna per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con protocollo aggiuntivo, firmata a Roma l'8 settembre 1977.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 28 della convenzione stessa.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 29 settembre 1980

PERTINI

COSSIGA — COLOMBO —
REVIGLIO — FORMICA

Visto, *il Guardasigilli*: MORLINO

e

CONVENZIONE

tra l'Italia e la Spagna per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali

Il Governo dell'Italia e il Governo della Spagna desiderosi di concludere una Convenzione per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, hanno convenuto le seguenti disposizioni:

CAPITOLO I

CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE

Articolo 1.

Soggetti.

La presente Convenzione si applica alle persone che sono residenti di uno o di entrambi gli Stati contraenti.

Articolo 2.

Imposte considerate.

1. La presente Convenzione si applica alle imposte sul reddito prelevate per conto di ciascuno degli Stati contraenti, delle sue suddivisioni politiche o amministrative e dei suoi enti locali, qualunque sia il sistema di prelevamento.

2. Sono considerate imposte sul reddito le imposte prelevate sul reddito complessivo, o su elementi del reddito, comprese le imposte sugli utili derivanti dall'alienazione di beni mobili o immobili, sull'ammontare complessivo dei salari corrisposti dalle imprese, nonché le imposte sui plusvalori.

3. Le imposte attuali cui si applica la Convenzione sono in particolare:

a) per quanto concerne l'Italia:

(1) l'imposta sul reddito delle persone fisiche;

(2) l'imposta sul reddito delle persone giuridiche;

(3) l'imposta locale sui redditi ancorché riscosse mediante ritenuta alla fonte (qui di seguito indicate quali « imposta italiana »);

b) per quanto concerne la Spagna:

(1) l'imposta sul reddito delle persone fisiche (el impuesto sobre la renta de las personas físicas);

(2) l'imposta sul reddito delle società e delle altre persone giuridiche (el impuesto sobre la renta de sociedades y demás entidades juridicas);

(3) gli acconti d'imposta seguenti: i contributi fondiari agricolo e urbano; l'imposta sui redditi del lavoro personale; l'imposta sui redditi di capitale e l'imposta sulle attività ed utili industriali e commerciali (los siguientes impuestos a cuenta: las contribuciones territoriales rústica y urbana; el impuesto sobre los rendimientos del trabajo personal; ed impuesto sobre las actividades y beneficios commerciales e industriales);

(4) i canoni sulla superficie e l'imposta sugli utili commerciali, regolati dalla legge del 27 giugno 1974, a carico delle imprese che si dedicano alla ricerca ed allo sfruttamento degli idrocarburi (el cánon de superficie y el impuesto sobre la renta de sociedades, regulados par la Ley de 27 de junio de 1974, aplicable a las empresas que se dedican a la investigación y explotación de hidrocarburos);

(5) le imposte locali sul reddito (los impuestos locales sobre la renta).

(qui di seguito indicate quali « imposta spagnola »).

4 La Convenzione si applicherà anche alle imposte di natura identica o analoga che entreranno in vigore dopo la firma della presente Convenzione e che si aggiungeranno alle imposte attuali o le sostituiranno. Le autorità competenti degli Stati contraenti si comunicheranno alla fine di ogni anno le modifiche importanti apportate alle loro rispettive legislazioni fiscali.

Capitolo II

DEFINIZIONI

Articolo 3.

Definizioni generali

1. Ai fini della presente Convenzione, a meno che il contesto non richieda una diversa interpretazione:

a) il termine « Spagna » designa lo Stato spagnolo (la Spagna peninsulare, le isole Baleari e le isole Canarie, i territori spagnoli d'Africa) e le zone adiacenti alle acque territoriali della Spagna sulle quali, in conformità della legislazione spagnola, la Spagna può esercitare i diritti relativi al fondo del mare, al sottosuolo marino e alle loro risorse naturali;

b) il termine « Italia » designa la Repubblica italiana e comprende le zone al di fuori del mare territoriale dell'Italia ed in particolare il fondo ed il sottosuolo del mare adiacente al territorio della penisola e delle isole italiane e situate al di fuori del mare territoriale fino al limite indicato dalle leggi italiane per permettere l'esplorazione e lo sfruttamento delle risorse naturali di tali zone;

c) le espressioni « uno Stato contraente » e « l'altro Stato contraente » designano, come il contesto richiede, la Spagna o l'Italia;

d) per « traffico internazionale » s'intende qualsiasi attività di trasporto effettuato per mezzo di una nave o di un aeromobile da parte di un'impresa la cui sede di direzione effettiva è situata in uno Stato contraente, ad eccezione del caso in cui la nave o l'aeromobile sia utilizzato esclusivamente tra località situate nell'altro Stato contraente;

e) il termine « persona » comprende le persone fisiche, le società ed ogni altra associazione di persone;

f) il termine « società » designa qualsiasi persona giuridica o qualsiasi ente che è considerato persona giuridica ai fini della imposizione;

g) le espressioni « impresa di uno Stato contraente » e « impresa dell'altro Stato contraente » designano rispettivamente una impresa esercitata da un residente di uno Stato contraente (ivi compresi lo Stato stesso, le sue suddivisioni politiche o amministrative ed i suoi enti locali) e una impresa esercitata da un residente dell'altro Stato contraente (ivi compresi lo Stato stesso, le sue suddivisioni politiche o amministrative ed i suoi enti locali);

h) il termine « nazionale » designa:

(1) ogni persona fisica che possiede la nazionalità di uno Stato contraente;

(2) ogni persona giuridica, società di persone ed associazione costituita in conformità della legislazione in vigore in uno Stato contraente;

i) l'espressione « autorità competente » designa:

(1) in Spagna: il Ministro delle Finanze o altra autorità debitamente autorizzata dal Ministro;

(2) in Italia: il Ministero delle finanze.

2. Per l'applicazione della Convenzione da parte di uno Stato contraente, le espressioni non diversamente definite hanno il significato che ad esse è attribuito dalla legislazione di detto Stato relativa alle imposte oggetto della Convenzione, a meno che il contesto non richieda una diversa interpretazione.

Articolo 4.

Domicilio fiscale.

1. Ai fini della presente Convenzione, l'espressione « residente di uno Stato contraente » designa ogni persona che, in virtù della legislazione di detto Stato, è assoggettata ad imposta nello stesso Stato, a motivo del suo domicilio, della sua residenza, della sede della sua direzione

o di ogni altro criterio di natura analoga. Tuttavia, tale espressione non comprende le persone che sono imponibili in questo Stato soltanto per il reddito che esse ricavano da fonti situate in detto Stato.

2. Quando, in base alle disposizioni del paragrafo 1, una persona fisica è considerata residente di entrambi gli Stati contraenti, la sua situazione è determinata nel seguente modo:

a) detta persona è considerata residente dello Stato contraente nel quale ha una abitazione permanente.

Quando essa dispone di una abitazione permanente in ciascuno degli Stati contraenti, è considerata residente dello Stato contraente nel quale le sue relazioni personali ed economiche sono più strette (centro degli interessi vitali);

b) se non si può determinare lo Stato contraente nel quale detta persona ha il centro dei suoi interessi vitali, o se la medesima non ha una abitazione permanente in alcuno degli Stati contraenti, essa è considerata residente dello Stato contraente in cui soggiorna abitualmente;

c) se detta persona soggiorna abitualmente in entrambi gli Stati contraenti ovvero non soggiorna abitualmente in alcuno di essi, essa è considerata residente dello Stato contraente del quale ha la nazionalità;

d) se detta persona ha la nazionalità di entrambi gli Stati contraenti, o se non ha la nazionalità di alcuno di essi, le autorità competenti degli Stati contraenti risolvono la questione di comune accordo.

3. Quando, in base alle disposizioni del paragrafo 1, una persona diversa da una persona fisica è considerata residente di entrambi gli Stati contraenti, si ritiene che essa è residente dello Stato contraente in cui si trova la sede della sua direzione effettiva.

Articolo 5.

Stabile organizzazione.

1. Ai fini della presente Convenzione, l'espressione « stabile organizzazione » designa una sede fissa di affari in cui l'impresa esercita in tutto o in parte la sua attività.

2. L'espressione « stabile organizzazione » comprende in particolare:

a) una sede di direzione;

b) una succursale;

c) un ufficio;

d) una officina;

e) un laboratorio;

f) una miniera, una cava o altro luogo di estrazione di risorse naturali;

g) un cantiere di costruzioni o di montaggio la cui durata oltrepassa i dodici mesi.

3. Non si considera che vi sia una « stabile organizzazione » se:

a) si fa uso di una installazione ai soli fini di deposito, di esposizione o di consegna di merci appartenenti all'impresa;

b) le merci appartenenti all'impresa sono immagazzinate ai soli fini di deposito, di esposizione o di consegna;

c) le merci appartenenti all'impresa sono immagazzinate ai soli fini della trasformazione da parte di un'altra impresa;

d) una sede fissa di affari è utilizzata ai soli fini di acquistare merci o di raccogliere informazioni per l'impresa;

e) una sede fissa di affari è utilizzata per l'impresa, ai soli fini di pubblicità, di fornire informazioni, di ricerche scientifiche o di attività analoghe che abbiano carattere preparatorio o ausiliario.

4. Una persona che agisce in uno Stato contraente per conto di una impresa dell'altro Stato contraente — diversa da un agente che goda di uno *status* indipendente, di cui al paragrafo 5 — è considerata « stabile organizzazione » nel primo Stato se dispone nello Stato stesso di poteri che esercita abitualmente e che le permettano di concludere contratti a nome dell'impresa, salvo il caso in cui l'attività di detta persona sia limitata all'acquisto di merci per l'impresa.

5. Non si considera che un'impresa di uno Stato contraente ha una stabile organizzazione nell'altro Stato contraente per il solo fatto che essa vi esercita la propria attività per mezzo di un mediatore, di un commissionario generale o di ogni altro intermediario che goda di uno *status* indipendente, a condizione che dette persone agiscano nell'ambito della loro ordinaria attività.

6. Il fatto che una società residente di uno Stato contraente controlli o sia controllata da una società residente dell'altro Stato contraente ovvero svolga la sua attività in questo altro Stato (sia per mezzo di una stabile organizzazione oppure no) non costituisce di per sé motivo sufficiente per far considerare una qualsiasi delle dette società una stabile organizzazione dell'altra.

Capitolo III

TASSAZIONE DEI REDDITI

Articolo 6.

Redditi immobiliari.

1. I redditi derivanti da beni immobili, compresi i redditi delle attività agricole o forestali, sono imponibili nello Stato contraente in cui detti beni sono situati.

2. L'espressione « beni immobili » è definita in conformità al diritto dello Stato contraente in cui i beni stessi sono situati. L'espressione comprende in ogni caso gli accessori, le scorte morte o vive delle imprese agricole e forestali, nonché i diritti ai quali si applicano le disposizioni del diritto privato riguardanti la proprietà fondiaria. Si considerano altresì « beni immobili » l'usufrutto dei beni immobili e i diritti relativi a canoni variabili o fissi per lo sfruttamento o la concessione dello sfruttamento di giacimenti minerari, sorgenti ed altre ricchezze del suolo. Le navi, i battelli e gli aeromobili non sono considerati beni immobili.

3. Le disposizioni del paragrafo 1 si applicano ai redditi derivanti dalla utilizzazione diretta, dalla locazione o dall'affitto, dall'alienazione, nonchè da ogni altra forma di utilizzazione di beni immobili.

4. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 3 si applicano anche ai redditi derivanti da beni immobili di una impresa nonché ai redditi dei beni immobili utilizzati per l'esercizio di una libera professione.

Articolo 7.

Utili delle imprese.

1. Gli utili di un'impresa di uno Stato contraente sono imponibili soltanto in detto Stato, a meno che l'impresa non svolga la sua attività nell'altro Stato contraente per mezzo di una stabile organizzazione ivi situata. Se l'impresa svolge in tal modo la sua attività, gli utili del l'impresa sono imponibili nell'altro Stato ma soltanto nella misura in cui detti utili sono attribuibili alla stabile organizzazione.

2. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 3, quando un'impresa di uno Stato contraente svolge la sua attività nell'altro Stato contraente per mezzo di una stabile organizzazione ivi situata, in ciascuno Stato contraente vanno attribuiti a detta stabile organizzazione gli utili che si ritiene sarebbero stati da essa conseguiti se si fosse trattato di una impresa distinta e separata svolgente attività identiche o analoghe in condizioni identiche o analoghe e in piena indipendenza dall'impresa di cui essa costituisce una stabile organizzazione.

3. Nella determinazione degli utili di una stabile organizzazione sono ammesse in deduzione le spese sostenute per gli scopi perseguiti dalla stessa stabile organizzazione, comprese le spese di direzione e le spese generali di amministrazione, sia nello Stato in cui è situata la stabile organizzazione, sia altrove.

4. Nessun utile può essere attribuito ad una stabile organizzazione per il solo fatto che essa ha acquistato merci per l'impresa.

5. Quando gli utili comprendono elementi di reddito considerati separatamente in altri articoli della presente Convenzione, le disposizioni di tali articoli non vengono modificate da quelle del presente articolo.

Articolo 8.

Navigazione marittima ed aerea.

1. Gli utili derivanti dall'esercizio, in traffico internazionale di navi o di aeromobili sono imponibili soltanto nello Stato contraente in cui è situata la sede della direzione effettiva dell'impresa.

2. Se la sede della direzione effettiva dell'impresa di navigazione marittima è situata a bordo di una nave, detta sede si considera situata nello Stato contraente in cui si trova il porto d'immatricolazione della nave, oppure, in mancanza di un porto di immatricolazione, nello Stato contraente di cui è residente l'esercente la nave.

3. Le disposizioni del paragrafo 1 si applicano parimenti agli utili derivanti dalla partecipazione a un fondo comune (« pool »), a un esercizio in comune o ad un organismo internazionale di esercizio.

Articolo 9.

Imprese associate.

Allorché

a) un'impresa di uno Stato contraente partecipa, direttamente o indirettamente, alla direzione, al controllo o al capitale di un'impresa dell'altro Stato contraente, o

b) le medesime persone partecipano, direttamente o indirettamente, alla direzione, al controllo o al capitale di un'impresa di uno Stato contraente e di un'impresa dell'altro Stato contraente,

e, nell'uno e nell'altro caso, le due imprese, nelle loro relazioni commerciali o finanziarie, sono vincolate da condizioni accettate o imposte, diverse da quelle che sarebbero state convenute tra imprese indipendenti, gli utili che, in mancanza di tali condizioni, sarebbero stati realizzati da una delle imprese, ma che a causa di dette condizioni non lo sono stati, possono essere inclusi negli utili di questa impresa e tassati in conseguenza.

Articolo 10.

Dividendi.

1. I dividendi pagati da una società residente di uno Stato contraente ad un residente dell'altro Stato contraente sono imponibili in detto altro Stato.

2. Tuttavia, tali dividendi possono essere tassati nello Stato contraente di cui la società che paga i dividendi è residente ed in conformità alla legislazione di detto Stato, ma, se la persona che percepisce i divi-

dendi ne è l'effettivo beneficiario, l'imposta così applicata non può eccedere il 15 per cento dell'ammontare lordo di tali dividendi.

Le autorità competenti degli Stati contraenti stabiliranno di comune accordo le modalità di applicazione di tale limitazione.

Questo paragrafo non riguarda l'imposizione della società per gli utili con i quali sono stati pagati i dividendi.

3. Ai fini del presente articolo il termine « dividendi » designa i redditi derivanti da azioni, da azioni o diritti di godimento, da quote minerarie, da quote di fondatore o da altre quote di partecipazione agli utili, ad eccezione dei crediti, nonché i redditi di altre quote sociali assoggettati al medesimo regime fiscale dei redditi delle azioni secondo la legislazione fiscale dello Stato di cui è residente la società distributrice.

4. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano nel caso in cui il beneficiario dei dividendi, residente di uno Stato contraente, eserciti nell'altro Stato contraente, di cui è residente la società che paga i dividenti, sia una attività commerciale o industriale per mezzo di una stabile organizzazione ivi situata, sia una libera professione mediante una base fissa ivi situata, e la partecipazione generatrice dei dividendi si ricolleghi effettivamente ad esse. In tal caso, i dividendi sono imponibili in detto altro Stato contraente secondo la propria legislazione.

5. Qualora una società residente di uno Stato contraente ricavi utili o redditi dall'altro Stato contraente, detto altro Stato non può applicare alcuna imposta sui dividendi pagati dalla società, a meno che tali dividendi siano pagati ad un residente di detto altro Stato o che la partecipazione generatrice dei dividendi si ricolleghi effettivamente a una stabile organizzazione o a una base fissa situata in detto altro Stato, né prelevare alcuna imposta, a titolo di imposizione degli utili non distribuiti, sugli utili non distribuiti della società, anche se i dividendi pagati o gli utili non distribuiti costituiscano in tutto o in parte utili o redditi realizzati in detto altro Stato.

Articolo 11.

Interessi.

1. Gli interessi provenienti da uno Stato contraente e pagati ad un residente dell'altro Stato contraente sono imponibili in detto altro Stato.

2. Tuttavia, tali interessi possono essere tassati nello Stato contraente dal quale essi provengono ed in conformità della legislazione di detto Stato, ma, se la persona che percepisce gli interessi ne è l'effettivo beneficiario, l'imposta così applicata non può eccedere il 12 per cento dell'ammontare degli interessi. Le autorità competenti degli Stati contraenti regoleranno di comune accordo le modalità di applicazione di tale limitazione.

3. Nonostante le disposizioni del paragrafo 2, gli interessi provenienti da uno degli Stati contraenti sono esenti da imposta in detto Stato se:

a) il debitore degli interessi è il Governo di detto Stato contraente o un suo ente locale; o

b) gli interessi sono pagati al Governo dell'altro Stato contraente o ad un suo ente locale o ad un ente od organismo (compresi gli istituti finanziari) interamente di proprietà di questo Stato contraente o di un suo ente locale; o

c) gli interessi sono pagati ad altri enti od organismi (compresi gli istituti finanziari) in dipendenza di finanziamenti da essi concessi nel quadro di accordi conclusi tra i Governi degli Stati contraenti.

4. Ai fini del presente articolo il termine « interessi » designa i redditi dei titoli del debito pubblico, delle obbligazioni di prestiti garantite o non da ipoteca e portanti o meno una clausola di partecipazione agli utili, e dei crediti di qualsiasi natura, nonché ogni altro provento assimilabile ai redditi di somme date in prestito in base alla legislazione fiscale dello Stato da cui i redditi provengono.

5. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano nel caso in cui il beneficiario degli interessi, residente di uno Stato contraente, eserciti nell'altro Stato contraente dal quale provengono gli interessi sia un'attività commerciale o industriale per mezzo di una stabile organizzazione ivi situata, sia una libera professione mediante una base fissa ivi situata ed il credito generatore degli interessi si ricolleghi effettivamente ad esse. In tal caso gli interessi sono imponibili in detto altro Stato contraente secondo la propria legislazione.

6. Gli interessi si considerano provenienti da uno Stato contraente quando il debitore è lo Stato stesso, una sua suddivisione politica o amministrativa, un suo ente locale o un residente di detto Stato. Tuttavia, quando il debitore degli interessi, sia esso residente o no di uno Stato contraente, ha in uno Stato contraente una stabile organizzazione per le cui necessità viene contratto il debito sul quale sono pagati gli interessi e tali interessi sono a carico della stabile organizzazione, gli interessi stessi si considerano provenienti dallo Stato contraente in cui è situata la stabile organizzazione.

7. Se, in conseguenza di particolari relazioni esistenti tra debitore e creditore o tra ciascuno di essi e terze persone, l'ammontare degli interessi pagati, tenuto conto del credito per il quale sono pagati, eccede quello che sarebbe stato convenuto tra debitore e creditore in assenza di simili relazioni, le disposizioni del presente articolo si applicano soltanto a quest'ultimo ammontare. In tal caso, la parte eccedente dei pagamenti è imponibile in conformità della legislazione di ciascuno Stato contraente e tenuto conto delle altre disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 12.

Canoni.

1. I canoni provenienti da uno Stato contraente e pagati ad un residente dell'altro Stato contraente sono imponibili in detto altro Stato.

2. Tuttavia, tali canoni possono essere tassati nello Stato contraente dal quale essi provengono e in conformità della legislazione di detto Stato, ma, se la persona che percepisce i canoni ne è l'effettivo beneficiario, l'imposta così applicata non può eccedere:

a) il 4 per cento dell'ammontare lordo delle remunerazioni di qualsiasi natura pagate per l'uso o la concessione in uso di un diritto di autore su un'opera letteraria, drammatica, musicale o artistica (ad eccezione dei canoni relativi a films cinematografici e ad opere registrate su nastri o bande magnetoscopiche destinate alla televisione);

b) l'8 per cento dell'ammontare lordo dei canoni in tutti gli altri casi.

Le autorità competenti degli Stati contraenti regoleranno di comune accordo le modalità di applicazione di tale limitazione.

3. Ai fini del presente articolo il termine « canoni » designa i compensi di qualsiasi natura corrisposti per l'uso o la concessione in uso di un diritto d'autore su opere letterarie, artistiche o scientifiche, ivi comprese le pellicole cinematografiche, di brevetti, marchi di fabbrica o di commercio, disegni o modelli, progetti, formule o processi segreti, nonché per l'uso o la concessione in uso di attrezzature industriali, commerciali o scientifiche e per informazioni concernenti esperienze di carattere industriale, commerciale o scientifico.

4. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano nel caso in cui il beneficiario dei canoni, residente di uno Stato contraente, eserciti nell'altro Stato contraente dal quale provengono i canoni, sia un'attività commerciale o industriale per mezzo di una stabile organizzazione ivi situata, sia una libera professione mediante una base fissa ivi situata, ed i diritti o i beni generatori dei canoni si ricolleghino effettivamente ad esse. In tal caso i canoni sono imponibili in detto altro Stato contraente secondo la propria legislazione.

5. I canoni si considerano provenienti da uno Stato contraente quando il debitore è lo Stato stesso, una sua suddivisione politica o amministrativa, un suo ente locale o un residente di detto Stato. Tuttavia quando il debitore dei canoni, sia esso residente o no di uno Stato contraente, ha in uno Stato contraente una stabile organizzazione alla quale si ricollega la prestazione che ha dato luogo al pagamento dei canoni e che come tale ne sopporta l'onere, i canoni stessi si considerano provenienti dallo Stato contraente in cui è situata la stabile organizzazione.

6. Se, in conseguenza di particolari relazioni esistenti tra debitore e creditore o tra ciascuno di essi e terze persone, l'ammontare dei

canoni pagati, tenuto conto della prestazione per la quale sono pagati, eccede quello che sarebbe stato convenuto tra debitore e creditore in assenza di simili relazioni, le disposizioni del presente articolo si applicano soltanto a questo ultimo ammontare. In tal caso, la parte eccedente dei pagamenti è imponibile in conformità della legislazione di ciascuno Stato contraente e tenuto conto delle altre disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 13.

Utili di capitale.

1. Gli utili provenienti dalla alienazione di beni immobili secondo la definizione di cui al paragrafo 2 dell'articolo 6, sono imponibili nello Stato contraente dove detti beni sono situati.

2. Gli utili provenienti dalla alienazione di beni mobili appartenenti ad una stabile organizzazione che un'impresa di uno Stato contraente ha nell'altro Stato contraente, ovvero di beni mobili appartenenti ad una base fissa di cui dispone un residente di uno Stato contraente nell'altro Stato contraente per l'esercizio di una libera professione, compresi gli utili provenienti dalla alienazione totale di detta stabile organizzazione (da sola od in uno con l'intera impresa) o di detta base fissa, sono imponibili in detto altro Stato. Tuttavia gli utili provenienti dall'alienazione di navi e di aeromobili in traffico internazionale come pure i beni mobili destinati al loro esercizio, sono imponibili soltanto nello Stato contraente in cui si trova la sede della direzione effettiva dell'impresa.

3. Gli utili provenienti dalla alienazione di ogni altro bene diverso da quelli menzionati ai paragrafi 1 e 2 sono imponibili soltanto nello Stato contraente di cui l'alienante è residente.

Articolo 14.

Professioni indipendenti.

1. I redditi che un residente di uno Stato contraente ritrae dall'esercizio di una libera professione o da altre attività indipendenti di carattere analogo sono imponibili soltanto in detto Stato, a meno che tale residente non disponga abitualmente, nell'altro Stato contraente, di una base fissa per l'esercizio delle sue attività. Se egli dispone di tale base, i redditi sono imponibili nell'altro Stato ma unicamente nella misura in cui sono imputabili a detta base fissa.

2. L'espressione « libera professione » comprende in particolare le attività indipendenti di carattere scientifico, letterario, artistico, educativo o pedagogico, nonché le attività indipendenti dei medici, avvocati, ingegneri, architetti, dentisti e contabili.

Articolo 15.

Lavoro subordinato.

1. Salve le disposizioni degli articoli 16, 18 e 19, i salari, gli stipendi e le altre remunerazioni analoghe che un residente di uno Stato contraente riceve in corrispettivo di un'attività dipendente sono imponibili soltanto in detto Stato, a meno che tale attività non venga svolta nell'altro Stato contraente. Se l'attività è quivi svolta, le remunerazioni percepite a tal titolo sono imponibili in questo altro Stato.

2. Nonostante le disposizioni del paragrafo 1, le remunerazioni che un residente di uno Stato contraente riceve in corrispettivo di un'attività dipendente, svolta nell'altro Stato contraente, sono imponibili soltanto nel primo Stato se:

a) il beneficiario soggiorna nell'altro Stato per un periodo o periodi che non oltrepassano in totale 183 giorni nel corso dell'anno fiscale considerato; e

b) le remunerazioni sono pagate da o a nome di un datore di lavoro che non è residente dell'altro Stato; e

c) l'onere delle remunerazioni non è sostenuto da una stabile organizzazione o da una base fissa che il datore di lavoro ha nell'altro Stato.

3. Nonostante le disposizioni precedenti del presente articolo, le remunerazioni relative a lavoro subordinato svolto a bordo di navi o di aeromobili in traffico internazionale sono imponibili nello Stato contraente nel quale è situata la sede della direzione effettiva dell'impresa.

Articolo 16.

Compensi e gettoni di presenza

Le partecipazioni agli utili, i gettoni di presenza e le altre retribuzioni analoghe che un residente di uno Stato contraente riceve in qualità di membro del Consiglio di amministrazione o del collegio sindacale di una società residente dell'altro Stato contraente sono imponibili in detto altro Stato.

Articolo 17.

Artisti e sportivi.

1. Nonostante le disposizioni degli articoli 14 e 15, i redditi che gli artisti dello spettacolo, quali gli artisti di teatro, del cinema, della radio o della televisione ed i musicisti, nonché gli sportivi, ritraggono dalle loro prestazioni personali in tale qualità, sono imponibili nello Stato contraente in cui dette attività sono svolte.

2. Quando il reddito proveniente da prestazioni personali di un artista dello spettacolo o di uno sportivo, in tale qualità, è attribuito ad un'altra persona che non sia l'artista o lo sportivo medesimo, detto reddito può essere tassato nello Stato contraente dove dette prestazioni sono svolte, nonostante le disposizioni degli articoli 7, 14 e 15.

Articolo 18.

Pensioni.

Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2 dell'art. 19, le pensioni e le altre remunerazioni analoghe, pagate ad un residente di uno Stato contraente in relazione ad un cessato impiego, sono imponibili soltanto in questo Stato.

Articolo 19.

Funzioni pubbliche.

1. *a*) Le remunerazioni, diverse dalle pensioni, pagate da uno Stato contraente o da una sua suddivisione politica o amministrativa o da un suo ente locale a una persona fisica, in corrispettivo di servizi resi a detto Stato o a detta suddivisione od ente locale, sono imponibili soltanto in questo Stato.

b) Tuttavia, tali remunerazioni sono imponibili soltanto nell'altro Stato contraente qualora i servizi siano resi in detto Stato ed il beneficiario della remunerazione sia un residente di quest'ultimo Stato che:

i) abbia la nazionalità di detto Stato, o

ii) non sia divenuto residente di detto Stato al solo scopo di rendervi i servizi.

2. *a*) Le pensioni corrisposte da uno Stato contraente o da una sua suddivisione politica o amministrativa o da un suo ente locale, sia direttamente sia mediante prelevamento da fondi da essi costituiti, a una persona fisica in corrispettivo di servizi resi a detto Stato o a detta suddivisione od ente locale, sono imponibili soltanto in questo Stato.

b) Tuttavia, tali pensioni sono imponibili soltanto nello Stato contraente di cui il beneficiario è residente se questi è un nazionale di detto Stato.

3. Le disposizioni degli articoli 15, 16 e 18 si applicano alle remunerazioni o pensioni pagate in corrispettivo di servizi resi nell'ambito di una attività industriale o commerciale esercitata da uno Stato contraente o da una sua suddivisione politica o amministrativa o da un suo ente locale.

Articolo 20.

Professori e studenti.

1. Un residente di uno Stato contraente che su invito di una Università, Collegio o di un altro Istituto di insegnamento superiore o di ricerca scientifica dell'altro Stato Contraente soggiorna, per un periodo non superiore a due anni, in questo altro Stato al solo fine di insegnare o di effettuare ricerche scientifiche nei predetti istituti non è imponibile in detto altro Stato per le remunerazioni che riceve per tali attività di insegnamento o di ricerca.

2. Le somme che uno studente o un apprendista il quale è, o era immediatamente prima di recarsi in uno Stato Contraente, residente dell'altro Stato Contraente e che soggiorna nel primo Stato al solo scopo di compiervi i suoi studi o di completarvi la propria formazione professionale, riceve per sopperire alle spese di mantenimento, di istruzione o di formazione professionale, non sono imponibili in questo Stato, a condizione che tali somme provengano da fonti situate fuori di detto Stato.

Articolo 21.

Altri redditi.

1. Gli elementi di reddito di un residente di uno Stato contraente, qualsiasi ne sia la provenienza, che non sono stati trattati negli articoli precedenti della presente Convenzione sono imponibili soltanto in questo Stato.

2. Le disposizioni del paragrafo 1 non si applicano nel caso in cui il beneficiario del reddito, residente di uno Stato contraente, eserciti nell'altro Stato contraente sia un'attività commerciale o industriale per mezzo di una stabile organizzazione ivi situata, sia una libera professione mediante una base fissa ivi situata e il diritto od il bene produttivo del reddito si ricolleghi effettivamente ad esse. In tal caso, gli elementi di reddito sono imponibili in detto altro Stato contraente secondo la propria legislazione.

CAPITOLO IV

DISPOSIZIONI PER EVITARE LE DOPPIE IMPOSIZIONI

Articolo 22.

1. Si conviene che la doppia imposizione sarà eliminata in conformità ai seguenti paragrafi del presente articolo.

2. Per quanto concerne l'Italia:

Se un residente dell'Italia possiede elementi di reddito che sono imponibili in Spagna, l'Italia, nel calcolare le proprie imposte sul reddito specificate nell'articolo 2 della presente Convenzione, può includere nella base imponibile di tali imposte detti elementi di reddito, a meno che espresse disposizioni della presente Convenzione non stabiliscano diversamente.

In tal caso, l'Italia deve dedurre dalle imposte così calcolate l'imposta sui redditi pagata in Spagna, ma l'ammontare della deduzione non può eccedere la quota di imposta italiana attribuibile ai predetti elementi di reddito nella proporzione in cui gli stessi concorrono alla formazione del reddito complessivo.

Tuttavia, nessuna deduzione sarà accordata ove l'elemento di reddito venga assoggettato in Italia ad imposizione mediante ritenuta a titolo di imposta su richiesta del beneficiario del reddito in base alla legislazione italiana.

3. Per quanto concerne la Spagna:

Se un residente della Spagna possiede elementi di reddito che, in conformità alla Convenzione, sono imponibili in Italia, la Spagna accorda sull'imposta gravante sui redditi di detto residente una deduzione pari all'ammontare dell'imposta pagata in Italia. L'ammontare così dedotto non può tuttavia eccedere la quota d'imposta, calcolata prima della deduzione, attribuibile ai redditi provenienti dall'Italia e la predetta deduzione dell'imposta spagnola viene operata sia nei confronti delle imposte generali che degli acconti d'imposta (précomptes).

4. Quando, in conformità ad una disposizione della Convenzione, i redditi posseduti da un residente di uno Stato contraente sono esentati da imposta in tale Stato, questo Stato può nondimeno tener conto, conformemente alla propria legislazione interna, dei redditi esentati ai fini del calcolo dell'ammontare dell'imposta dovuta sugli altri redditi di detto residente.

Capitolo V

DISPOSIZIONI SPECIALI

Articolo 23.

Non-discriminazione

1. I nazionali di uno Stato contraente, siano essi residenti o non di uno degli Stati contraenti, non sono assoggettati nell'altro Stato contraente ad alcuna imposizione od obbligo ad essa relativo, diversi o più onerosi di quelli cui sono o potranno essere assoggettati i nazionali di detto altro Stato che si trovino nella stessa situazione.

2. L'imposizione di una stabile organizzazione che una impresa di uno Stato contraente ha nell'altro Stato contraente non può essere in questo altro Stato meno favorevole dell'imposizione a carico delle imprese di detto altro Stato che svolgono la medesima attività.

Tale disposizione non può essere interpretata nel senso che faccia obbligo ad uno Stato contraente di accordare ai residenti dell'altro Stato contraente le deduzioni personali, gli abbattimenti alla base e le deduzioni di imposta che esso accorda ai propri residenti in relazione alla loro situazione o ai loro carichi di famiglia.

3. Fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 9, del paragrafo 7 dell'articolo 11, o del paragrafo 6 dell'articolo 12, gli interessi, i canoni ed altre spese pagati da un'impresa di uno Stato contraente ad un residente dell'altro Stato contraente sono deducibili ai fini della determinazione degli utili imponibili di detta impresa, nelle stesse condizioni in cui sarebbero deducibili se fossero pagati ad un residente del primo Stato.

4. Le imprese di uno Stato contraente, il cui capitale è, in tutto o in parte, direttamente o indirettamente, posseduto o controllato da uno o più residenti dell'altro Stato contraente, non sono assoggettate nel primo Stato contraente ad alcuna imposizione od obbligo ad essa relativo diversi o più onerosi di quelli cui sono o potranno essere assoggettate le altre imprese della stessa natura del primo Stato.

5. Ai fini del presente articolo il termine « imposizione » designa le imposte di ogni genere o denominazione.

Articolo 24.

Procedura amichevole.

1. Quando un residente di uno Stato contraente ritiene che le misure adottate da uno o da entrambi gli Stati contraenti comportano o comporteranno per lui un'imposizione non conforme alle disposizioni della presente Convenzione, egli può, indipendentemente dai ricorsi previsti dalla legislazione nazionale di detti Stati, sottoporre il caso all'autorità competente dello Stato contraente di cui è residente. Tale procedura non potrà essere esperita dopo il termine di due anni a decorrere dalla notificazione o dalla ritenuta alla fonte dell'imposta.

2. L'autorità competente, se il ricorso le appare fondato e se essa non è in grado di giungere ad una soddisfacente soluzione, farà del suo meglio per regolare il caso per via di amichevole composizione con la autorità competente dell'altro Stato contraente, al fine di evitare una tassazione non conforme alla Convenzione.

3. Le autorità competenti degli Stati contraenti faranno del loro meglio per risolvere per via di amichevole composizione le difficoltà

o i dubbi inerenti all'interpretazione o all'applicazione della Convenzione. Esse potranno altresì consultarsi al fine di eliminare la doppia imposizione nei casi non previsti dalla Convenzione.

4. Le autorità competenti degli Stati contraenti potranno comunicare direttamente tra loro al fine di pervenire ad un accordo come indicato nei paragrafi precedenti. Qualora venga ritenuto che degli scambi verbali di opinioni possano facilitare il raggiungimento di tale accordo, essi potranno aver luogo in seno ad una Commissione formata da rappresentanti delle autorità competenti degli Stati contraenti.

Articolo 25.

Scambio di informazioni.

1. Le autorità competenti degli Stati contraenti si scambieranno le informazioni necessarie per applicare le disposizioni della presente Convenzione o quelle delle leggi interne degli Stati contraenti relative alle imposte previste dalla Convenzione, nella misura in cui la tassazione che tali leggi prevedono non è contraria alla Convenzione, nonché per evitare le evasioni fiscali. Lo scambio di informazioni non viene limitato dall'articolo 1. Le informazioni ricevute da uno Stato contraente saranno tenute segrete, analogamente alle informazioni ottenute in base alla legislazione interna di detto Stato e saranno comunicate soltanto alle persone od autorità (ivi compresi i tribunali e gli organi amministrativi) incaricate dell'accertamento o della riscossione delle imposte previste dalla presente Convenzione, delle procedure o dei procedimenti concernenti tali imposte, o delle decisioni di ricorsi presentati per tali imposte. Le persone od autorità sopracitate utilizzeranno tali informazioni soltanto per questi fini. Le predette persone od autorità potranno servirsi di queste informazioni nel corso di udienze pubbliche o nei giudizi.

2. Le disposizioni del paragrafo 1 non possono in nessun caso essere interpretate nel senso di imporre ad uno degli Stati contraenti l'obbligo:

a) di adottare provvedimenti amministrativi in deroga alla propria legislazione e alla propria prassi amministrativa o a quelle dell'altro Stato contraente;

b) di fornire informazioni che non potrebbero essere ottenute in base alla propria legislazione o nel quadro della propria normale prassi amministrativa o di quelle dell'altro Stato contraente;

c) di trasmettere informazioni che potrebbero rivelare un segreto commerciale, industriale, professionale o un processo commerciale oppure informazioni la cui comunicazione sarebbe contraria all'ordine pubblico.

Articolo 26.

Funzionari diplomatici e consolari

Le disposizioni della presente Convenzione non pregiudicano i privilegi fiscali di cui beneficiano i funzionari diplomatici o consolari in virtù delle regole generali del diritto internazionale o di accordi particolari.

Articolo 27

Domande di rimborso.

1. Le imposte riscosse in uno dei due Stati contraenti mediante ritenuta alla fonte sono rimborsate a richiesta dell'interessato o dello Stato di cui esso è residente qualora il diritto alla percezione di dette imposte sia limitato dalle disposizioni della presente Convenzione

2. Le istanze di rimborso, da prodursi in osservanza dei termini stabiliti dalla legislazione dello Stato contraente tenuto ad effettuare il rimborso stesso, devono essere corredate di un attestato ufficiale dello Stato contraente di cui il contribuente è residente certificante che sussistono le condizioni richieste per avere diritto all'applicazione delle esenzioni o delle riduzioni previste dalla presente Convenzione

3. Le autorità competenti degli Stati contraenti stabiliranno di comune accordo, conformemente alle disposizioni dell'articolo 24, le modalità di applicazione del presente articolo. Esse possono, altresì, stabilire, di comune accordo, procedure diverse per l'applicazione delle limitazioni di imposta previste dalla presente Convenzione.

Capitolo VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 28.

Entrata in vigore.

1. La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica saranno scambiati a Madrid appena possibile.

2. La presente Convenzione entrerà in vigore alla data dello scambio degli strumenti di ratifica e le sue disposizioni si applicheranno:

a) alle imposte prelevate alla fonte sui redditi pagati a decorrere dal 1° gennaio 1977;

b) alle altre imposte relative ai periodi di imposta che terminano a decorrere dal 1° gennaio 1977.

3. Le disposizioni della Convenzione italo-spagnola sul regime fiscale delle società del 28 novembre 1927 cesseranno di aver effetto dalla data di applicazione della presente Convenzione.

Articolo 29.

Denuncia.

La presente Convenzione rimarra in vigore sino alla denuncia da parte di uno degli Stati contraenti. Ciascuno Stato contraente può denunciare la Convenzione per via diplomatica con un preavviso minimo di sei mesi, prima della fine di ciascun anno solare. In questo caso. la Convenzione cesserà di applicarsi:

a) alle imposte riscosse mediante ritenuta alla fonte sui redditi pagati a partire dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello della denuncia;

b) alle altre imposte relative ai periodi d'imposta che terminano a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello della denuncia.

In fede di che i plenipotenziari dei due Stati hanno firmato la presente Convenzione e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto a Roma l'8-9-1977, in duplice esemplare in lingua italiana, spagnola e francese, i tre testi facenti egualmente fede e prevalendo il testo francese in caso di dubbio.

Per il Governo dell'Italia

MANZINI

Per il Governo della Spagna

C. ROBLES PIQUER

Visto, *il Ministro degli affari esteri*
COLOMBO

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO

alla Convenzione tra la Spagna e l'Italia per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali.

All'atto della firma della Convenzione conclusa in data odierna tra la Spagna e l'Italia per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, i sottoscritti plenipotenziari hanno concordato le seguenti disposizioni supplementari che formano parte integrante della Convenzione.

Resta inteso che:

a) per quanto concerne l'articolo 6 della presente Convenzione, le disposizioni previste nel processo verbale della seconda sessione (Roma dal 29 maggio al 3 giugno 1957) della Commissione Mista italo-spagnola, che hanno formato oggetto dello Scambio di note tra l'Italia e la Spagna del 28 marzo 1958 e che costituiscono allegati all'accordo culturale italo-spagnolo dell'11 agosto 1955, sono confermate ad ogni effetto. In particolare le esenzioni fiscali convenute nei predetti accordi, ivi comprese quelle che sono previste a favore del patrimonio del Collegio Spagnolo S. Clemente (Albornoz) in Bologna, producono tutti i loro effetti a decorrere dalle date ivi indicate;

b) per quanto concerne l'articolo 7, paragrafo 3, per « spese sostenute per gli scopi perseguiti dalla stabile organizzazione » si intendono le spese direttamente connesse con l'attività della stabile organizzazione;

c) per quanto concerne l'articolo 12, il termine « canoni » comprende i pagamenti dovuti in relazione a studi tecnici ed economici a carattere industriale o commerciale;

d) con riferimento al paragrafo 1 dell'articolo 24, all'espressione « indipendentemente dai ricorsi previsti dalla legislazione nazionale » si attribuisce il significato secondo cui l'attivazione della procedura amichevole non e in alternativa con la procedura contenziosa nazionale che va, in ogni caso, preventivamente instaurata, laddove la controversia concerna un'applicazione delle imposte non conforme alla Convenzione;

e) per quanto concerne l'articolo 28, le domande di rimborso, presentate in conformità alla presente Convenzione da un residente di uno Stato Contraente con riferimento alle imposte dovute prima dell'entrata in vigore della presente Convenzione, possono essere presentate nei due anni successivi all'entrata in vigore della Convenzione medesima;

f) nonostante le disposizioni dell'articolo 28 paragrafo 2, le disposizioni dell'articolo 8 saranno applicabili alle imposte dovute a partire dal 1° gennaio 1969.

Fatto a Roma l'8-9-1977 in due esemplari in lingua italiana, spagnola e francese, i tre testi facenti egualmente fede e prevalendo il testo francese in caso di dubbio.

Per il Governo dell'Italia

MANZINI

Per il Governo della Spagna

C. ROBLES PIQUER

Visto, *il Ministro degli affari esteri*
COLOMBO

ERNESTO LUPO, *direttore* DINO EGIDIO MARTINA, *redattore*

(1651160/3) Roma, 1980 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.